

La ripartenza dell'autotrasporto: tra sostenibilità e rincari

In primo piano



Fit for 55: il pacchetto dell'Unione Europea per il settore marittimo

pagina 8



PNRR: i progetti per la riduzione del gap delle infrastrutture in UE

pagina 13



Ci vediamo in fiera a Verona: Let Expo dal 16 al 19 marzo

pagina 24



La Fi-Pi-Li non può essere finanziata dagli autotrasportatori

pagina 32



Il congedo di paternità

pagina 35



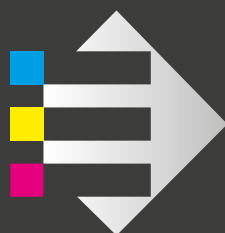
Lazio: istituita la Zona Logistica Semplificata

pagina 38

LA TIPOGRAFIA DELLE AZIENDE E DEI PROFESSIONISTI



creo, stampo, distribuisco



TIPOLITOEUROPA

Grafica • Stampa • Editoria • Packaging



CONSEGNE A **DOMICILIO**
IN TUTTA ITALIA

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



TN 1/2022 • Anno XXIV

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, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Marco Campomenosi, Pasquale Dui, Tardino Annalisa, Pietro Fiocchi, Erica Mazzetti, Davide Calvi

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°**
- 12. **NORME E ISTITUZIONI**
- 18. **L'INTERVISTA**
- 22. **EVENTI**
- 26. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 30. **LA TUA VOCE**
- 34. **CONSULENTI**
- 34. **Legale**
- 35. **Legale**
- 36. **DAL TERRITORIO**
- 36. **Qui Piemonte**
- 37. **Qui Lazio**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



UN INIZIO DIFFICILE

Il 2022 è iniziato all'insegna dei rincari, il rialzo dei prezzi dell'energia sta colpendo gravemente le famiglie e le imprese italiane. Tra i settori più colpiti, c'è sicuramente quello dell'autotrasporto che si trova ad affrontare prezzi esorbitanti del carburante, un problema che va a sommarsi a quelli pre-esistenti. Infatti, la categoria soffre ancora del numero ridotto di autisti e lamenta della concorrenza sleale dovuta a pratiche come il dumping sociale. Riguardo queste tematiche a pagina 12 troverete un approfondimento sul PNRR. Dopo questi due anni di pandemia è più che evidente l'importanza dell'autotrasporto per l'economia nazionale, specie se si considera che l'85% delle merci in

Italia viaggia su strada. Inoltre il settore è in continua evoluzione, sia per quanto riguarda la tecnologia che la sostenibilità. La fiera LETExpo è un punto d'incontro per la realtà del settore che si propone di aprire un dialogo riguardo lo sviluppo verso una maggiore sostenibilità ecologica, sociale ed economica. L'evento avrà luogo a Verona dal 16 al 19 marzo, speriamo di incontrarvi allo stand F1 nel padiglione 5. In questo numero parliamo del mondo dell'autotrasporto a tutto tondo, partendo da spunti riguardo l'innovazione tecnologica, passando poi alle difficoltà che il settore sta affrontando. Infine troverete degli aggiornamenti relativi ad alcune infrastrutture fondamentali per il trasporto su gomma.

Patenti e certificazioni

Confermata la proroga del Mims

I Mims ha prorogato ulteriormente la validità di patenti e certificati in scadenza, di conseguenza al prolungamento dello stato d'emergenza. In conseguenza dell'applicazione delle norme di distanziamento sociale, dell'importanza fondamentale del trasporto merci e per far fronte alle necessità delle imprese di autotrasporto che, **senza la possibilità di rinnovare** i documenti obbligatori per svolgere la propria attività si vedrebbero costrette a fermarsi, la Commissione Europea ha proposto la proroga di ulteriori sette mesi di CQC, patenti di guida, ispezione dei tachigrafi, revisioni, licenze comunitarie e attestati dei conducenti. Oltre alla proroga prevista per i titoli di guida al 31 marzo 2022, si prevede che le patenti con validità scadenza tra il 31 gennaio 2021 e il 31 marzo 2022, saranno **valide fino al 29 giugno 2022**. Per quanto riguarda la guida negli altri Stati dell'Unione Europea, restano in vigore le precedenti proroghe. Anche per



le patenti CQC è necessario fare riferimento alle disposizioni vigenti dell'UE. I certificati di formazione dei conducenti di veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose (ADR) con scadenza tra il 30 gennaio 2020 e il 31 marzo 2022, saranno **validi fino al 29 giugno 2022** ma solamente sul territorio nazionale. Lo stesso vale per gli attestati di forma-

zione dei consulenti ADR in scadenza tra il 31 gennaio 2020 e il 31 marzo 2022. Per le revisioni dei veicoli di categoria N e 03-04 le scadenze attualmente in vigore prevedono che i mezzi con revisione scaduta tra ottobre 2020 e giugno 2021 possono continuare a circolare per **10 mesi dopo la scadenza originale**.

Bonus revisioni auto

Contributo per revisioni dal 1/11 al 31/12/2021

I Mims ha annunciato che dal 3 gennaio 2022 è attiva la piattaforma informatica denominata "Buono veicoli sicuri" per chiedere il rimborso di 9,95 euro per compensare l'aumento delle tariffe di revisione di veicoli a motore e rimorchi. È possibile richiedere il contributo per le revisioni effettuate dal 1° novembre 2021 fino al 31 dicembre 2021 e per il **2022 bisognerà attendere il prossimo avviso MIMS**. Il buono può essere concesso ai proprietari per un solo veicolo ed una volta soltanto. Per richiederlo, i cittadini dovranno accedere con Cie, Cns o Spid alla piattaforma www.bonusveicolisicuri.

it, compilare il modulo che troveranno e allegare copia dell'attestazione di avvenuto pagamento della revisione. Il rimborso verrà accreditato direttamente sul conto corrente dell'intestatario. Per controllare lo stato di avanzamento della propria pratica è possibile accedere alla piattaforma e visualizzare lo stato della richiesta associata alla targa della propria auto. **Nel caso in cui si riscontri un errore** nella propria domanda o si voglia rinunciare al bonus, è possibile eliminare la richiesta sulla piattaforma entro tre giorni, per poi effettuare nuovamente la richiesta.



Deepway Pininfarina

Il DeepWay Xingtu è il primo camion smart a nuova energia completamente sviluppato in Cina, progettato con precisione per scenari operativi, soddisfacendo pienamente i requisiti alla base della **guida autonoma completa** e del rilevamento di un raggio ultra lungo di oltre 1 chilometro in quanto dotato di 11 telecamere di bordo, un rilevatore a infrarossi, radar a onde millimetriche e un sensore LIDAR.

“La fiducia di DeepWay in Pininfarina ha generato una partnership di successo. Essere supportati da Baidu e LionBridge offre a DeepWay un vantaggio intrinseco nella tecnologia di guida autonoma, nel trasporto merci e nella logistica, insieme a un team di professionisti esperti.

Pininfarina, nei suoi oltre 90 anni di storia, ha creato bellezza senza tempo attraverso i suoi valori di eleganza, purezza e innovazione. Le due parti si sono unite per creare un modello di camion dalle linee pure, avveniristico e tecnologico, segnando una pietra miliare significativa per entrambe le società”, ha commentato Simone

Tassi, Direttore Generale di Pininfarina Shanghai. La prima generazione del prodotto DeepWay, **offre quattro vantaggi principali:** intelligenza, prestazioni, design e spazio.

Intelligenza: è dotato dell’Highway Intelligence System, basato sulla tecnologia di guida autonoma Baidu. Equipaggiato con 11 telecamere di bordo, 1 rilevatore a infrarossi, radar a onde millimetriche e un sensore LIDAR. Consente la guida autonoma completa in 100 millisecondi e il rilevamento di un raggio ultra lungo oltre un chilometro.

Prestazioni: I test di simulazione con il China Automobile Research Institute, hanno mostrato un coefficiente di resistenza al vento di 0,35 che riduce efficacemente il consumo energetico complessivo. Con un carico completo di 49 tonnellate, la batteria da 450 kWh garantisce un’autonomia fino a 300 km e può essere ricaricata in appena un’ora.

Design: adotta un design leggero e integrato di batteria e telaio che riduce la resistenza al vento. Grazie alla sua architettura, il veicolo è

molto più semplice da controllare, è più stabile e sicuro da usare. Pininfarina ha applicato il DNA del design italiano definendo le forme di questo futuristico autocarro pesante con linee eleganti e pure ed una forte attenzione all’aerodinamica, facendo leva sull’esperienza maturata in questo campo in 50 anni.

Dedicata molta attenzione allo spazio interno creando un abitacolo intelligente, una sorta di seconda “casa” per i camionisti a lungo raggio. La nuova generazione di cabina intelligente adotta il concetto di spazi separati per la guida, il lavoro e lo svago del conducente. Dotato di un assistente vocale intelligente, un ampio sistema di infotainment touchscreen e sedili e letti ultraconfortevoli. Questo nuovo camion rende il trasporto carichi pensanti **parte delle soluzioni di driverless** di Baidu, tra le quali, precedentemente comprendeva, le auto, i robotaxi Apollo Go e i minibus. Si può quindi affermare che con questo mezzo l’applicazione della guida intelligente si espande all’industria e alle aziende.



Truck & Bus

L'operazione finalizzata al controllo dei mezzi pesanti

Da lunedì 7 febbraio a domenica 13 febbraio 2022, si è tenuta la prima campagna "Truck and Bus" di controlli sulle strade europee promossa dal Roadpol, il network di Polizie Stradali europee.

Roadpol è la rete di cooperazione tra le Polizie Stradali europee che opera con l'obiettivo di elevare gli **standard di sicurezza stradale** in tutta **Europa**, sviluppando la consapevolezza da parte di tutti gli utenti della strada che i vari organi di polizia comunitari lavorano con strumenti e metodologie omogenee.

I controlli effettuati principalmente per la prima campagna Truck&Bus del 2022, previsti su camion e autobus,

verteranno sul rispetto dei limiti di velocità, sulla normativa legata al trasporto di merci pericolose.

Vengono effettuati controlli di sicurezza del trasporto, come le condizioni tecniche, le dimensioni e il peso dei veicoli, e se i conducenti sono autorizzati. Un controllo del tachigrafo sarà anche parte dei controlli.

Gli agenti coinvolti avranno anche il compito di verificare lo stato psicofisico degli autisti professionisti, attraverso il controllo delle ore di guida e i riposi siano rispettati.

La Polizia Stradale italiana, nel corso dell'operazione ha controllato **7.732 mezzi pesanti e 652 autobus**, constatando 5.559 violazioni. Tra le varie

effrazioni commesse dagli autisti dei mezzi pesanti si riscontra il superamento dei limiti di velocità, la guida in stato di ebbrezza, il mancato uso delle cinture di sicurezza; e ancora problematiche legate al cronotachigrafo, inefficienze tecniche al carico, trasporto di merci pericolose e documenti dei veicoli e di trasporto

I vertici Roadpol hanno apprezzato il lavoro della Polizia di Stato italiana, pertanto **il prossimo 21 marzo la Roadpol Masterclass 2022** si terrà a **Cremona**. L'incontro riguarda le tecniche sui controlli dei mezzi pesanti e parteciperanno 56 ufficiali delle polizie stradali di 28 Paesi europei e degli osservatori esterni da Dubai.

Autostrade

Aumenti solo su determinate tratte

Nonostante il rincaro dei costi sulle materie prime dell'energia, sul 98% delle tratte autostradali non ci sono stati aumenti, lo ha dichiarato il Mims.

L'inizio dell'anno nuovo solitamente introduce un aumento dei prezzi, ma

quest'anno vengono **confermate le tariffe vigenti** sulle autostrade gestite dalle società per le quali è in corso l'aggiornamento del rapporto concessorio e in caso di definizione di nuovi contratti di cessione, gli aumenti dovranno sottostare al regime tariffario previsto

dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

A subire un aumento sarà la **A7 Milano/Genova** e le tangenziali milanesi che stando a quanto la società Serravalle-Milano Spa ha comunicato al Mims, non rinnoverà la sospensione dell'adeguamento tariffario e la A21 Piacenza/Brescia del 5,45%

Inoltre dal 1 di febbraio è stata rimossa l'esenzione del pedaggio per le autostrade liguri, torna a prezzo pieno tutta la tratta, escluso il tratto A7 tra Ronco Scrivia e Busalla

Un'altra buona notizia arriva dall'autostrada **A35 Brebemi** che conferma due iniziative di agevolazioni tariffarie per i possessori di Telepass. La prima, "Best Price", consiste in uno sconto sui pedaggi autostradali valido esclusivamente per i viaggi con ingresso e uscita tra la A35-A58 pari al 20% del pedaggio, mentre la seconda, "**Veicoli Green**" offre uno sconto del 30% in caso di possessori di veicoli Full Electric o alimentati a Gas Naturale registrati al loro Punto Assistenza Clienti.



SUDOCO SPORTELLO UNICO

Lo "Sportello Unico Doganale e dei Controlli" (SUDOCO) servirà a 'semplificare, velocizzare e rendere trasparenti' tutti i passaggi di controllo delle merci in entrata e in uscita dall'Italia ed aumenterà la competitività nei confronti di porti ed aeroporti.

Il SUDOCO attuerà una delle riforme previste nel PNRR.

"Lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli **favorirà** l'intera filiera del trasporto delle merci, dai produttori agli autotrasportatori, assicurando il dialogo telematico e il **coordinamento** tra le amministrazioni e gli organi dello Stato e gli operatori economici interessati" ha commentato il ministro del Mims Enrico Giovannini.

I servizi che il portale SUDOCO mette a disposizione, permetteranno di confrontarsi con un'interfaccia uni-

ca per l'attivazione dei procedimenti e dei **controlli necessari** all'entrata e all'uscita delle merci, per la tracciabilità dell'avanzamento dei controlli e la verifica a procedura conclusa. Il portale permetterà anche agli operatori di consultare in tempo reale lo stato d'avanzamento delle richieste e avviare le procedure di rilascio di certificazioni, autorizzazioni e licenze.

Potrebbero essere introdotte, per agevolare le imprese che lavorano nelle zone economiche speciali (Zes) e nelle zone logistiche semplificate (Zis), delle ulteriori misure di semplificazione.

Il regolamento è contenuto nel decreto del Presidente della Repubblica approvato dal Consiglio dei ministri il 23 dicembre e sarà operativo dalla sua pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.



NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE

**CUNEO
RENT**

via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.net - noleggio@cuneorent.it

Partner di



Tariffe di noleggio a breve

e lungo termine a condizioni

agevolate per i soci

Assotrasporti



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



Marco Campomenosi, capodelegazione della Lega al Parlamento Europeo

Fitfor55: il pacchetto che l'Unione Europea ha messo in campo Per il settore marittimo

L'Italia è lo Stato Membro dell'Unione Europea che ha la flotta armatoriale più numerosa, e grazie al trasporto marittimo a corto raggio garantisce la continuità territoriale con le Isole maggiori e minori, offrendo un servizio indispensabile a molti cittadini e fondamentale per il turismo. In più, i nostri porti, forti della **vocazione mediterranea** del Paese che ci pone al crocevia dei traffici **tra Asia e Europa**, sono protagonisti di un periodo di investimenti cospicui che ha l'obiettivo di confermare la logistica nel ruolo di driver di parte dell'economia nazionale anche nei prossimi decenni. Il programma politico dell'Unione Europea, incentrato sul raggiungimento entro il 2050 della cosiddetta "neutralità climatica", cioè di una società il cui sviluppo economico e le cui attività antropiche siano a **zero emissioni** di gas a effetto serra, sta portando ad una revisione delle normative europee caratterizzata da un'intensa e pervasiva impronta ambientale. Per raggiungere la neutralità climatica, l'Unione si è data anche un obiettivo di medio termine molto ambizioso: la riduzione **entro il 2030** del 55% delle emissioni di gas a effetto serra comparate alle emissioni prodotte nel 1990. A tal fine, la Commissione Europea ha proposto il pacchetto "Fit for 55" nel luglio dell'anno scorso, all'interno del quale si trova la proposta di inclusione del settore marittimo nell'ETS: l'Emission Trading System di CO2, che consiste in un meccanismo di contenimento e tassazione delle emissioni di anidride carbonica, attraverso un sistema di acquisto di titoli corrispondenti alla quantità di anidride carbonica prodotta. Di fatto, si tratta di una **tassa** sulla produzione di **CO2**, che ha lo scopo di spingere i set-

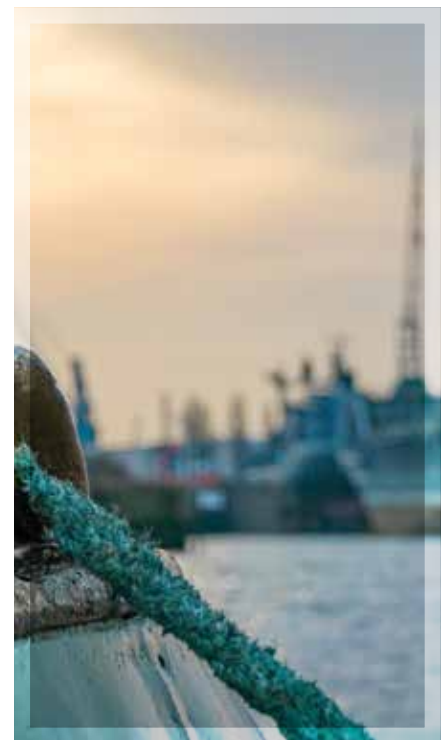
tori più inquinanti a modificare tecnologie e modi di produzione per pagare meno, giacché di anno in anno il limite massimo di titoli di CO2 disponibili diminuisce.

L'inclusione dello shipping all'interno dell'ETS, così come proposto dalla Commissione Europea, non prende in considerazione un dato di fatto che taluni vorrebbero negare: non esistono ancora tecnologie sufficientemente sviluppate nel settore marittimo per realizzare navi di grandi dimensioni, come le portacontainer, a zero emissioni. La strada per la **sostenibilità ambientale** è lunga, nonostante gli immensi sforzi che i gruppi armatoriali e la cantieristica stanno facendo sia in termini di investimenti sia in termini di ricerca.

La Commissione Europea vorrebbe tassare il 100% delle emissioni dei viaggi tra porti Europei, e il 50% delle emissioni dei viaggi tra un porto Europeo e un porto non Europeo, in entrambe le direzioni. Ciò rischia di avere effetti pesanti sui **costi di gestione** delle navi, che si ripercuoteranno sul costo della mobilità: ad esempio, sul costo del biglietto dei traghetti che servono le nostre isole. In più, la Commissione Europea vorrebbe che l'implementazione del sistema ETS per il marittimo cominciasse nel 2026, senza tenere in considerazione la totale mancanza di previsioni affidabili circa i fenomeni di sommossa del mercato a cui stiamo assistendo negli ultimi mesi: caro noli, strozzature e aumento del costo dell'energia. Altro ci sarebbe da dire, ma lo spazio non sarebbe sufficiente. Basti citare ancora il fatto che gli introiti provenienti da questa tassazione sarebbero destinati ad un **fondo per la ricerca e l'innovazione** che copre tutti

i settori inquinanti, e non tornerebbero invece, come auspicato da molti, al settore che li ha generati e che più ha bisogno di ricerca e innovazione.

Da poche settimane, in Parlamento è iniziata la discussione sul provvedimento. È il momento che tutti i parlamentari italiani si schierino a **difesa** degli interessi nazionali, avendo il nostro Paese la **flotta armatoriale** più grande d'Italia, e si impegnino per modificare la proposta della Commissione. Se il Partito Popolare Europeo (PPE) sembra essere giustamente critico in Commissione Trasporti, dove siedo anche io e dove il pragmatismo spesso vince sull'ideologia, purtroppo in Commissione Ambiente c'è un clima diverso, e il timore è che le follie ideologiche di certa sinistra green peggiorino un testo già critico.



Rincaro carburanti

Gravi perdite nel settore dell'autotrasporto

Il rincaro carburanti colpisce duramente una categoria già in grande difficoltà, il settore chiede interventi immediati a sostegno delle imprese per tutelare l'economia e il lavoro.

La vice ministro Bellanova ha elencato le iniziative del Governo per **sostenere le imprese** in balia della maggiorazione sulle tariffe delle materie prime, è stato previsto un recupero mediante credito d'imposta del 15 % sull'AdBlue e del 20% sul gas, e 3,5 milioni di euro nel tentativo di risolvere la carenza degli autisti, inoltre è stata confermata la cifra di 240 milioni di euro per la categoria, la cui ripartizione rimane però legata a vecchi schemi. Questi sostegni, però, non sono sufficienti a contrastare il prezzo del carburante, giunto oramai a **prezzi insostenibili**, è necessario considerare il ribaltamento dei costi di trasporto sulla merce perchè le aziende possano sostenersi economicamente

ed osservare le disposizioni in ambito di manutenzioni e qualificazione, che corrispondono ad ulteriori investimenti.

A seguito dell'aumento delle tariffe dei carburanti vi sono state diverse manifestazioni di dissenso da parte degli autotrasportatori, le proteste hanno luogo in Puglia, Molise, Sicilia e a porto Ravenna. Queste proteste hanno un forte impatto sul settore della logistica perchè si stima che l'85% delle merci in Italia viaggia su strada, per questo gli autisti bloccano le strade con i propri mezzi, richiedendo una maggiore attenzione per il settore e degli **interventi immediati** e risolutivi per sostenere il loro lavoro. Il principale effetto collaterale sono gli scaffali vuoti dei supermercati, ma questo non solo perchè i lavoratori in sciopero riducono il numero di autisti a disposizione.

Bloccando il traffico, questi rallentano i propri colleghi ancora attivi e nel caso

di prodotti deperibili, come frutta e verdura, questi perdono in freschezza e qualità andando a danneggiare la filiera agroalimentare;

pare, inoltre, che gli autotrasportatori in sciopero cerchino di coinvolgere gli autisti al lavoro, fermando i mezzi pesanti lungo la strada.

Certamente sono essenziali delle misure immediate, ma non bisogna ignorare la necessità di una **strategia a lungo termine** per contrastare l'abusivismo e il dumping sociale che dilagano nel settore e peggiorano le condizioni del settore italiano dell'autotrasporto.

Queste criticità sono state riferite alle autorità competenti ma raramente sono state svolte delle azioni concrete per ostacolarle, ne è un esempio l'attuale situazione legata al **pacchetto mobilità** dell'Unione Europea, in quanto il Governo non si è attivato per promuoverne l'applicazione.

DGConsulting s.c.
consulenza globale



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

la nostra società di consulenza raggruppa professionisti di ogni settore
per fornire assistenza aziendale a 360°:

fiscale • legale • finanziamenti nazionali ed europei
organizzazione • formazione • sicurezza sul lavoro

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

Anpal: il report del fabbisogno occupazionale Nel settore logistica e mobilità fino al 2026

L'Anpal, ovvero l'Agenzia nazionale politiche attive del lavoro, ha pubblicato sul suo sito il documento sulle previsioni dei **fabbisogni occupazionali e professionali** in Italia a medio termine, tra il 2022 e il 2026 per poter fornire un contributo utile per l'orientamento e la programmazione della formazione.

Il mercato della logistica e della distribuzione ha subito una vera e propria rivoluzione, a causa del distanziamento sociale e della crescente abitudine dei consumatori di usufruire del commercio online.

Il fabbisogno è stato calcolato sulla base di **due possibili scenari**: il primo si è basato sulla Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza (NADEF), mentre il secondo sulle previsioni che il Fondo Monetario Internazionale nel World Economic Outlook ha formulato a ottobre 2021.

Il primo scenario prevede una crescita economica del 4,7% nel 2022, del 2,8%

nel 2023 e dell'1,9% nel 2024, grazie ad un impiego efficiente delle risorse europee che porterebbero l'economia italiana a crescere con un tasso decisamente superiore alla media degli scorsi anni.

Il secondo scenario ipotizza invece una ripresa nel 2022, con un tasso di crescita del PIL del 4,2% e per gli anni successivi si prevede una crescita meno imponente.

Il fabbisogno occupazionale del settore mobilità e logistica, prevede una stima di 181500 unità per quanto riguarda le ipotesi del Fondo Monetario Nazionale, e di 205600 unità nel caso della Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza. Si tratterebbe quindi rispettivamente del 3% e del 3,3% rispetto al fabbisogno totale previsto.

Alla voce legata agli "impiegati addetti alla gestione amministrativa della logistica", il fabbisogno varia, in base ai possibili scenari, dalle 53300 unità

alle 61400, mentre al fabbisogno della categoria "Conduttori di veicoli a motore e su rotaie di macchine agricole" si stima una necessità dalle 94000 unità alle 106500.

"Artigiani, operai specializzati e conduttori di impianti e di veicoli" che comprende le professioni di "conduttori di macchine movimento terra, sollevamento e maneggio dei materiali" è una categoria che presenta un fabbisogno di 25700 elementi, fino ad arrivare ad un fabbisogno di 29700 nel caso dello scenario più ottimista.

Sembra quindi stimata una ripresa del settore legato alla logistica e distribuzione, che andrà conseguentemente ad incidere sulla necessità di conduttori di veicoli, che sono stati stimati in circa 100000 unità nei prossimi cinque anni.

Per quanto riguarda la **formazione** di futuri lavoratori che potrebbero andare a ricoprire il fabbisogno nel settore della logistica, la domanda risulta maggiore dell'offerta.

Questo fenomeno avviene sia per i neo-diplomati stimati, sia per i qualificati professionali, nel secondo caso si tratta addirittura di un'offerta in grado di coprire solamente il **60% della domanda**.

Attualmente le istituzioni si stanno muovendo su un fronte unito per mitigare questa mancanza, proponendo **incentivi** per chi voglia intraprendere la professione dell'autotrasportatore.

Un caso esemplare è quello della Lombardia, che ha firmato un decreto che ufficializza la riserva finanziaria di 2 milioni di euro per le micro e piccole imprese dell'autotrasporto, attraverso l'elargizione di voucher.

Un altro caso è quello del Lazio, che ha stanziato un milione di euro a disposizione di chi, disoccupato o inoccupato, voglia partecipare a percorsi professionalizzanti nel settore dell'autotrasporto di merci.

Questo permetterà a molti di conseguire patenti per la guida e CQC.



Monte bianco e Frejus

Aumentano i pedaggi dei trafori

A partire dal **1° gennaio 2022** sono aumentati i pedaggi dei trafori di Monte Bianco e Frejus.

I passaggi attraverso i due trafori sono stati rincarati del **2,87%** rispetto allo scorso anno.

L'aumento dei costi, deriva da due motivazioni principali: l'1,92%, deriva dall' adeguamento delle tariffe di pedaggio ai tassi medi di inflazione, registrati in Francia e Italia dal 1 settembre 2020 al 31 agosto 2021;

lo 0,95% è invece una prima compensazione dei costi legati alla galleria di sicurezza del Traforo del Frejus.

La Società GEIE, del Traforo del Monte Bianco, ha reso inoltre disponibile il calendario aggiornato delle **attività di manutenzione previste**, aggiornato al 18 febbraio 2022.

Il mese di marzo sarà quindi carat-

terizzato da **chiusure totali** del traffico, a partire da lunedì 28/03 fino a giovedì 31/03, a partire dalle ore 19.30 fino alle ore 06.00, per una durata complessiva di 10 ore e 30 al giorno. Il traffico verrà invece regolato con **senso unico alternato** da martedì 15 marzo a giovedì 17 marzo, a partire dalle ore 22.30 fino alle ore 06.00 del giorno successivo, per la durata complessiva di sette ore e mezza.

Si ricorda che **fino al 30 aprile**, in considerazione dell'elevato traffico di autobus, **il traffico dei veicoli pesanti è vietato** in entrambi i sensi di marcia la domenica e nei giorni festivi, dalle ore 8:00 alle ore 9:00 e dalle ore 17:00 alle ore 18:00.

È comunque sempre vietata la circolazione ai veicoli di trasporto merci, la cui massa a pieno carico ecceda le 3,5 tonnellate, con omologazione da Euro

0 a Euro 4, salvo autorizzazione speciale.

Il calendario può subire variazioni.



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

Pacchetto mobilità

Le novità del 2022

Il 2 febbraio 2022 è entrata in vigore la direttiva 1057/2020, parte del Pacchetto Mobilità, che introduce nuove disposizioni sul distacco degli autisti, contrastando il dumping.

Il fenomeno del distacco è totalmente legittimo, ma può nascondere illeciti nel **mercato comunitario** creando degli squilibri nel mercato interno. Il Pacchetto Mobilità vuole porre rimedio a questa problematica, introducendo una novità assoluta: l'autista deve essere retribuito secondo i livelli dello stato in cui viene distaccato. Sono esentate le operazioni di trasporto bilaterale e transfrontaliere, ma rientrano le operazioni di cabotaggio.

Tutti i 27 paesi europei saranno obbligati a redarre la **dichiarazione di distacco**. Andranno generate tramite un nuovo portale europeo multilingue (IMI), operativo dal 2 febbraio 2022, messo a disposizione dell'UE, sul quale devono essere registrati i dati delle imprese, quelli dei conducenti distaccati e le targhe dei veicoli. La dichiarazione ha validità massima di **sei mesi** e tramite la piattaforma l'autorità potrà richiedere il libro paga in tempo reale all'impresa. I controlli non verranno solo effettuati tramite portale ma anche su strade. Agli autisti verrà richiesta la dichiarazione di distacco in formato digitale e cartaceo, la copia delle operazioni di trasporto

(CMR) e le registrazioni del **tachigrafo** con indicazione degli stati attraversati. L'agente potrà verificare in tempo reale tutta la documentazione in modalità multilingue, grazie alla piattaforma IMI. Entro il 2 febbraio 2022 il conducente inserisce inoltre il simbolo del paese in entrata dopo aver attraversato la frontiera di uno stato europeo.

Il cabotaggio è l'attività di effettuare servizi di trasporto nazionale in uno stato membro di cui non si è cittadini. Per contrastare l'abuso di questa pratica le norme prevedono che: l'autotrasportatore, dopo essere entrato nel territorio di un paese straniero per effettuare un trasporto internazionale, abbia la possibilità di eseguire fino a tre operazioni di cabotaggio nell'arco di una settimana. Con la nuova normativa si impone un **periodo di raffreddamento**, ovvero: per un minimo di quattro giorni il mezzo non può compiere altre operazioni di cabotaggio e l'autista è obbligato ad uscire dai confini del Paese ospitante. Il trasportatore deve fornire prova del trasporto internazionale nello Stato membro in questione ed esibire documentazione di ogni operazione consecutiva di cabotaggio realizzata.

Le prove sono trasmesse per via elettronica mediante uno strumento che fornisca la possibilità di immagazzinare e trattare tali dati, come la lettera di

vettura elettronica (e-CMR). Nel corso del controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona al fine di fornire le prove necessarie.

In caso di tragitti stradali iniziali o finali per trasporti combinati/**multimodali** tra Stati membri, queste norme vengono applicate a discrezione dei Paesi; essi, infatti, hanno potere decisionale sulle tempistiche di trasporto e di raffreddamento. Queste modifiche devono essere notificate alla commissione prima di applicarle ed è necessario rendere note queste variazioni per una comunicazione trasparente.

Gli stati membri devono provvedere ad una **strategia** di esecuzione **nazionale** coerente che si concentri su imprese con una percentuale di rischio molto alta ed includa controlli sui trasporti di cabotaggio.

Nel caso in cui i servizi di trasporto commissionati da speditori, spedizioniere e contraenti infrangano il regolamento, le sanzioni vengono stabilite dal Paese stesso.

Le autorità degli stati membri devono organizzare un numero minimo di controlli sul cabotaggio e almeno **2 ispezioni** su strada concertate all'anno, queste vengono effettuate presso le sedi degli autotrasportatori.

All'interno dello stabilimento dello stato di origine l'impresa deve disporre di locali in cui può avere accesso agli originali dei suoi documenti principali, in formato elettronico o in qualsiasi altro formato;

ed organizzare l'attività della sua flotta di veicoli così da **garantire** che i veicoli rientrino almeno una volta in uno stabilimento dello stato d'origine **entro otto settimane** dalla partenza.

Inoltre dal 21 maggio 2022 non è richiesta una licenza comunitaria e sono esentati da ogni autorizzazione di trasporto tutti i trasporti di merci con veicoli la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 2,5 tonnellate e sia inferiore alle 3,5 tonnellate.





On. Tardino Annalisa, Lega
Deputata al Parlamento europeo

PNRR

I progetti per la riduzione del gap infrastrutturale in Europa

Il piano di lavoro, quale componente della commissione TRAN, Trasporti e Turismo, del Parlamento Ue, mi vedrà impegnata su tematiche di fondamentale importanza non solo per lo sviluppo delle isole che rappresento, ma anche per la riduzione del gap infrastrutturale tra Europa del Nord ed Europa del Sud.

In primis, il "Piano d'azione per promuovere i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza e transfrontalieri", proposta della Commissione Ue che definisce una tabella di marcia per rendere il trasporto ferroviario più efficiente, attrattivo e accessibile, per il quale sono stata nominata relatrice per il Parlamento.

Sono tante le sfide individuate nel dossier, a partire dalla generica necessità di migliorare il funzionamento della **rete ferroviaria**, sia lato servizi che infrastrutture, di completare le opere mancanti e ammodernare quelle esistenti, di semplificare le norme, garantire prezzi dei biglietti più vantaggiosi, alla più specifica di accelerare la digitalizzazione, adeguare la formazione e la certificazione del personale alle esigenze future, introdurre trasporti collettivi sostenibili, avvicinare i giovani al settore.

Proporrò azioni e iniziative per rendere il settore **realmente competitivo** rispetto ad altre modalità di trasporto e funzionale nel sistema Europa, assicurando

al contempo adeguate connessioni locali tra nodi urbani ed extra-urbani, tra cui porti e aeroporti, guardando ai servizi dalla prospettiva di chi vive in territori svantaggiati, come quelli insulari.

La relazione non potrà prescindere dal lavoro sulla riforma della rete TEN-T, sulla quale ho già presentato interrogazione alla Commissione in ordine alle eventuali motivazioni per le quali tratte e nodi della Sicilia meridionale sono rimasti fuori dalla proposta di revisione.

Scelta questa che, se confermata, penalizzerebbe gravemente il **territorio siciliano** non coinvolto nella riforma, ponendo al contempo fine al sogno di una Sicilia economicamente centrale nel Mediterraneo.

Le coste del sud sono, infatti, un naturale crocevia nei traffici tra il Mediterraneo e l'Europa, dal Canale di Suez fino ai mari del Nord: perciò ho chiesto alla Commissaria Valean di chiarire quali siano stati i criteri utilizzati per definire le tratte e i nodi inclusi nella revisione e di fornire una stima dei flussi merci e passeggeri che interessano la zona, con una comparazione rispetto ai criteri scelti per la **'rete core'**. Ci attendiamo risposte concrete, in vista dell'avvio dei lavori parlamentari, che ci consentiranno di modificare la proposta della CE.

È evidente che non possono esistere economie competitive senza valide reti di trasporto e lo sviluppo dei nostri ter-

ritori passa sia dalla costruzione delle infrastrutture in senso stretto, che dalla creazione di posti di lavoro, tutti elementi che favoriscono dapprima lo sviluppo economico di intere aree e dell'economia nazionale come conseguenza.

Nella tutela economica del settore si inserisce la battaglia sulla creazione delle **aree di sosta per mezzi pesanti**, questione più volte sollevata, anche dalle associazioni di categoria, che rappresenta un problema in termini di sicurezza stradale.

Le indicazioni UE secondo cui ogni Paese dovrebbe avere un'area di sosta attrezzata e sicura per mezzi pesanti ogni 100 chilometri di strade principali che rientrano nella rete TEN-T, sono palesemente disattese in tutta Italia.

In un percorso esemplificativo, da Palermo verso il Nord, troviamo la prima area sicura attrezzata - e non area di servizio - a Modena Nord, dopo addirittura 1.300 Km. Con il paradosso che, a differenza di quanto prescritto dal Reg. n. 885/2013, non sono nemmeno rese disponibili le informazioni su quelle poche esistenti in Italia, circostanza che ha determinato la costituzione in mora del nostro Paese nel 2020.

Credo che questa situazione non sia più tollerabile ed anche questa sarà una battaglia da affrontare seriamente, costituendo un problema di sicurezza stradale troppo a lungo sottovalutato.

ASSOTRASPORTI

RILASCIA:

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



199.302013 • 348.8827231

info@assotrasporti.eu

Divieti circolazione 2022

Il calendario del nuovo anno

Il Decreto ministeriale del 14 dicembre 2021 nr. 506 stabilisce le **giornate di divieto per la circolazione**, dei veicoli e dei complessi di veicoli di massa superiore a 7,5 tonnellate.

In dettaglio, è vietata la circolazione dei mezzi pesanti nei seguenti orari:

- tutte le domeniche di gennaio, febbraio, marzo, aprile, maggio, ottobre, novembre e dicembre, dalle ore 9 alle ore 22;
- tutte le domeniche di giugno, luglio, agosto e settembre, dalle 7 alle 22;
- 1° gennaio, dalle 9 alle 22;
- 6 gennaio, dalle 9 alle 22;
- 15 aprile, dalle 14 alle 22;
- 16 aprile, dalle 9 alle 16;
- 18 aprile, dalle 9 alle 22;
- 19 aprile, dalle 9 alle 14;

- 25 aprile, dalle 9 alle 22;
 - 2 giugno, dalle 7 alle 22;
 - 2 luglio, dalle 8 alle 16;
 - 9 luglio, dalle 8 alle 16;
 - 16 luglio, dalle 8 alle 16;
 - 22 luglio, dalle 16 alle 22;
 - 23 luglio, dalle 8 alle 16;
 - 29 luglio, dalle 16 alle 22;
 - 30 luglio, dalle 8 alle 16;
 - 5 agosto, dalle 16 alle 22;
 - 6 agosto, dalle 8 alle 22;
 - 12 agosto, dalle 16 alle 22;
 - 13 agosto, dalle 8 alle 22;
 - 15 agosto, dalle 7 alle 22;
 - 20 agosto, dalle 8 alle 16;
 - 27 agosto, dalle 8 alle 16;
 - 1° novembre, dalle 9 alle 22;
 - 8 dicembre, dalle 9 alle 22;
 - 26 dicembre, dalle 9 alle 22;
- Come ogni anno, pubblichiamo il

calendario di TN Trasportnotizie con i divieti di circolazione in vigore nel 2022 in due versioni.

Oltre alla versione "tradizionale" che trovate qui di seguito, ecco pubblicato nella pagina seguente **il calendario da ritagliare** e piegare lungo la linea tratteggiata centrale.

Potrete così inserirlo nel parasole, per averlo sempre in viaggio!

Una comodità a portata di mano.

Il tuo calendario
Inquadra con il tuo smartphone il QR-Code e scarica il file per la stampa.



DIVIETI DI CIRCOLAZIONE 2022

per veicoli di massa superiore a 7,5 ton fuori dai centri abitati in Italia

TN TRASPORTNOTIZIE
www.transportnotizie.com
il giornale e il quotidiano online degli autotrasportatori e di chi viaggia
tutta l'attualità sul mondo dei trasporti a portata di mano e di click
www.transportnotizie.com
info@transportnotizie.com

GMI
GENTE IN MOVIMENTO
IL MAGAZINE DELL'IMPRENDITORE, DEL PROFESSIONISTA E DELLA FAMIGLIA
www.genteinmovimento.com
redazione@genteinmovimento.com

SR
SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE
info@imprenditorieprofessionisti.it
Tel: 0171 413146 - Fax: 0171 426964

Servizi assicurativi:
RC auto, RC vettoriale,
RC professionale, tutela legale,
soccorso stradale, tutela
patente e polizze ramo vita
Tra gli altri servizi:
tessere carburante,
localizzatori satellitari,
lubrificanti e altro ancora.

GENNAIO							FEBBRAIO							MARZO							APRILE						
L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D
27	28	29	30	31	1	2	31	1	2	3	4	5	6	28	1	2	3	4	5	6	28	29	30	31	1	2	3
3	4	5	6	7	8	9	7	8	9	10	11	12	13	7	8	9	10	11	12	13	4	5	6	7	8	9	10
10	11	12	13	14	15	16	14	15	16	17	18	19	20	14	15	16	17	18	19	20	11	12	13	14	15	16	17
17	18	19	20	21	22	23	21	22	23	24	25	26	27	21	22	23	24	25	26	27	18	19	20	21	22	23	24
24	25	26	27	28	29	30	28	1	2	3	4	5	6	28	29	30	31	1	2	3	25	26	27	28	29	30	1
31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	4	5	6	7	8	9	10	2	3	4	5	6	7	8

MAGGIO							GIUGNO							LUGLIO							AGOSTO						
L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D
25	26	27	28	29	30	1	30	31	1	2	3	4	5	27	28	29	30	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7
2	3	4	5	6	7	8	6	7	8	9	10	11	12	4	5	6	7	8	9	10	8	9	10	11	12	13	14
9	10	11	12	13	14	15	13	14	15	16	17	18	19	11	12	13	14	15	16	17	15	16	17	18	19	20	21
16	17	18	19	20	21	22	20	21	22	23	24	25	26	18	19	20	21	22	23	24	22	23	24	25	26	27	28
23	24	25	26	27	28	29	27	28	29	30	1	2	3	25	26	27	28	29	30	31	29	30	31	1	2	3	4
30	31	1	2	3	4	5	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	5	6	7	6	7	8	9	10	11	

SETTEMBRE							OTTOBRE							NOVEMBRE							DICEMBRE						
L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D	L	M	M	G	V	S	D
29	30	31	1	2	3	4	26	27	28	29	30	1	2	31	1	2	3	4	5	6	28	29	30	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11	3	4	5	6	7	8	9	7	8	9	10	11	12	13	5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18	10	11	12	13	14	15	16	14	15	16	17	18	19	20	12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25	17	18	19	20	21	22	23	21	22	23	24	25	26	27	19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	1	2	24	25	26	27	28	29	30	28	29	30	1	2	3	4	26	27	28	29	30	31	1
3	4	5	6	7	8	9	31	1	2	3	4	5	6	5	6	7	8	9	10	11	2	3	4	5	6	7	8

Orari di divieto:

- 9-22
- 15-22
- 14-22
- 7-22
- 8-16
- 8-14
- 8-22
- 9-16
- 9-14

Deroghe ed eccezioni:

- Veicoli provenienti dall'estero e dalla Sardegna: il fine del divieto è posticipato di 4 h.
- Veicoli diretti all'estero: la fine del divieto è anticipata di 2 h.
- Veicoli diretti in Sardegna e a principali interporti nazionali terminali intermodali e aeroporti: il fine del divieto è anticipata di 4 h anche per veicoli che trasportano unità di carico vuote (contenitori, cassoni, semirimorchi) destinate all'estero, e per complessi veicolari scaricati diretti agli interporti e ai terminali intermodali per essere caricati sul treno.
- Veicoli circolanti in Sardegna e Sicilia, provenienti da altre parti d'Italia: il fine del divieto è posticipato di 4 h. Tale deroga riguarda, oltre il semirimorchio, il trattore stradale, anche quando quest'ultimo non provenga dalla rimanente parte del territorio nazionale.
- Il divieto di circolare non si applica ai veicoli adibiti al trasporto di carburanti e combustibili destinati alla distribuzione e consumo fornitura di viveri o merci destinati alla marina mercantile, giornali quotidiani, periodici, prodotti per uso medico; deperibili e prodotti per fronteggiare l'emergenza Covid-19.
- Il divieto non si applica ai veicoli prenotati per la revisione e che rientrano alla sede principale o secondaria dell'impresa intestataria: degli stessi, a meno di 50 km.

<p>ASSOTRASPORTI Dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano Assotrasporti dà voce ai piccoli e medi trasportatori, li rappresenta presso le istituzioni e si impegna ogni giorno per ridurre i costi e aumentarne i ricavi. Come? Grazie ad un innovativo progetto di radicamento sul territorio. www.assotrasporti.org - Tel. 348.8827231 - 199.302013 info@assotrasporti.eu</p>	<p>DGConsulting s.r.l. Tel. 0171 412816 Email: gestione@dgconsulting.it • Consulenza organizzativa per lo sviluppo d'impresa • Consulenza per l'applicazione e la certificazione degli standard di qualità • Accredimento regionale per il riconoscimento corsi • Formazione manageriale</p>	<p>AGENZIA SANDIANO Sede: Via Fiume 34, Sanremo (IM) Tel: 0184.501560 - Email: agenzia@sandiano.com Pratiche auto, iscrizione e variazioni Albo Autotrasporto e Albo Smaltitori rifiuti, consulenza specializzata ADR e ATP, revisioni anche in officina, autorizzazioni internazionali, ricorsi presso il Ministero dei trasporti... e molto altro!</p>	<p>CTS SERVIZI E CONSULENZA PER AZIENDE PROFESSIONISTI FAMIGLIE Tel: 071 412816 Email: gestione@ctservice.eu</p>
--	---	---	---



Pratiche auto, iscrizione e variazioni Albo Autotrasporto e Albo Smaltitori rifiuti, consulenza specializzata ADR e ATP, revisioni anche inofficina, autorizzazioni internazionali, ricorsi presso il Ministero dei trasporti... e molto altro!

Tel. 0171 412816
Email: gestione@dgconsulting.it

DG Consulting s.r.l.
consulenza globale

la nostra società di consulenza raggruppa professionisti di ogni settore per fornire assistenza aziendale a 360°:
fiscale • legale • finanziamenti nazionali ed europei

organizzazione • formazione sicurezza sul lavoro



CALENDARIO DIVIETI DI CIRCOLAZIONE in Italia per mezzi oltre 7,5 ton

	dicembre	novembre	ottobre	settembre	agosto	luglio
1 S	1 G	1 M 9-9-22	1 L 1	1 G	1 M	1 V
2 D	2 A	2 M	2 D 9-9-22	2 L	2 G	2 S
3 S	3 S	3 G	3 M	3 S	3 A	3 D
4 D	4 A	4 M	4 D 9-9-22	4 L	4 G	4 S
5 S	5 S	5 G	5 M	5 S	5 A	5 D
6 D	6 A	6 M	6 D 9-9-22	6 L	6 G	6 S
7 S	7 S	7 G	7 M	7 S	7 A	7 D
8 D	8 A	8 M	8 D 9-9-22	8 L	8 G	8 S
9 S	9 S	9 G	9 M	9 S	9 A	9 D
10 D	10 A	10 M	10 D 9-9-22	10 L	10 G	10 S
11 S	11 S	11 G	11 M	11 S	11 A	11 D
12 D	12 A	12 M	12 D 9-9-22	12 L	12 G	12 S
13 S	13 S	13 G	13 M	13 S	13 A	13 D
14 D	14 A	14 M	14 D 9-9-22	14 L	14 G	14 S
15 S	15 S	15 G	15 M	15 S	15 A	15 D
16 D	16 A	16 M	16 D 9-9-22	16 L	16 G	16 S



TRASPORTONOTIZIE
www.trasportonotizie.com



Dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano

Assotrasporti si impegna ogni giorno per dare voce ai piccoli e medi trasportatori, rappresentarli presso le istituzioni, ridurre i costi e aumentare i ricavi. Come? Grazie ad un innovativo progetto di radicamento sul territorio.

Partecipa con noi al rinnovamento dell'autotrasporto italiano!

assotrasporti.org

199.302013

info@assotrasporti.eu

Assotrasporti

Assotrasporti

Assotrasporti

Assotrasporti

Assotrasporti

Assotrasporti



GENTE IN MOVIMENTO
Il magazine dell'imprenditore, del professionista e della famiglia
www.genteinmovimento.com
redazione@genteinmovimento.com
genteinmovimento
genteinmov

SERVIZI E CONSULENZA PER AZIENDE, PROFESSIONISTI E FAMIGLIE

gestione@ceeservice.eu
Tel: 0171 412816



Assotrasporti



RIPARABREZZA®
TRUCK

RIPARTI IN SICUREZZA

LA NOSTRA IDEA DI TRASPARENZA

SOSTITUZIONE E RIPARAZIONE CRISTALLI

RICALIBRATURA ADAS (ANCHE A DOMICILIO)

CHECK UP GRATUITO PRE-REVISIONE

TOTALE GESTIONE DEL SINISTRO

GARANZIA A VITA DEGLI INTERVENTI

SERVIZIO DI ASSISTENZA POST-INTERVENTO

SANIFICAZIONE AD OZONO




RIPARABREZZA®
TRUCK

RIPARTI IN SICUREZZA

in convenzione con Assotrasporti

- Numero verde **800 51 51 53**
- info@riparabrezza.com
- tel. e whatsapp **388 0962311**
- info@assotrasporti.eu
- tel. e whatsapp **348 88.27.231**



**SEI ASSICURATO?
L'INTERVENTO
È GRATUITO**

Riparabrezza, leader in Italia per la riparazione e sostituzione dei cristalli dei truck e veicoli commerciali, esegue il check up gratuito a domicilio anche il sabato mattina. Se il danno richiede la sostituzione del vetro, il nostro team può effettuare la sostituzione sia in un centro Riparabrezza che a domicilio.

Il servizio di assistenza Riparabrezza è in grado di assistervi in tutto il processo, dalla gestione della pratica assicurativa al servizio post-intervento.

Riparabrezza è presente su tutto il territorio nazionale, con oltre 200 Centri.

FERMO DEL MEZZO RIDOTTO A 60 MINUTI!

**RIPARABREZZA È L'UNICA AZIENDA IN GRADO DI ESEGUIRE
LA RICALIBRATURA DELLE TELECAMERE DI ASSISTENZA
ALLA GUIDA (ADAS) ANCHE A DOMICILIO!**

**PROMO
S O C I**



In caso di sostituzione vetro, in possesso di polizza cristalli, **i Soci di Assotrasporti** riceveranno il kit spazzole in omaggio. I Soci che non hanno stipulato la polizza cristalli avranno uno sconto dedicato nel caso di riparazione o sostituzione.

info@assotrasporti.eu · tel. e whatsapp 348 88.27.231

On. Mazzetti Erica, Forza Italia
membro della Camera dei deputati
della Repubblica Italiana

L'Italia: hub naturale.

Un po' per vocazione... un po' per necessità

Se è vero, come è vero, che la geografia influenza la storia, l'Italia ha un destino preciso: essere un hub ideale per le merci da e per il "Mediterraneo allargato", ovvero quell'area strategica espansa fino al Golfo Persico, il Corno d'Africa, il Maghreb e il Sahel. L'Italia è una penisola saldamente ancorata al centro del Mediterraneo, mare sempre più rilevante dopo il raddoppio di Suez, che rinforza la nostra strategicità in una **rotta euroasiatica** destinata a strutturarsi ancora. I numeri parlano chiaro: 30,6 milioni di tonnellate di merci attraverso il canale da e verso il nostro Paese. L'Italia è protesa naturalmente verso il suo mare ma è anche agganciata alla Mitteleuropa grazie alla dinamicità del tessuto produttivo e manifatturiero del Centro e Nord-Est. E in questo ecosistema mitteleuropeo l'asse del Brennero, a cui si associano le arterie pedemontane, è strategico, al pari del porto di Trieste.

Il nostro Paese è nato per essere un punto di incontro, il tramite di una filiera commerciale, sia perché deve importare e trasformare sia perché votato all'export, ma sconta un'incomprensibile ritrosia sulle infrastrutture, le famigerate grandi opere, frutto amaro di un'ideologia - ambientalista solo a parole - che ci ha lasciato indietro mentre il mondo si connetteva. La fase che si è aperta

con il governo di unità nazionale a guida Draghi e che può proseguire in un governo a guida Centrodestra vede un sostanziale cambio di rotta. Le infrastrutture non sono più considerate un problema o una rendita per pochi: sono un interesse nazionale. Sono tre i sistemi di infrastrutture di cui l'Italia non può fare a meno: quello **portuale, ferroviario e stradale**. Tutti questi investono direttamente la filiera del trasporto e della logistica. In tutti e tre i casi l'Italia deve recuperare il ritardo accumulato.

L'integrazione tra questi sistemi è determinante, oggi più che mai. Esempio emblematico il caso del nuovo porto di Marsiglia, riuscito a emergere come porto euromediterraneo di respiro internazionale, grazie anche alla completa intermodalità: porto marittimo, trasporto ferroviario e fluviale connesso alla rete della Saona e del Rodano. Molto positivo e da replicare è quanto fatto dal porto di Trieste, lo sbocco sul mare della Mitteleuropa, con la nuova ferrovia Trieste-Norimberga che ha visto la luce nel 2020 permettendo un sensibile potenziamento dei trasporti da e verso Trieste, da e verso il porto. A livello toscano, mi sono confrontata con i referenti del Porto di Livorno che, con i nuovi progetti e in particolar modo con Banchina Europa, sta evolvendo verso il modello

che ho richiamato: un passo avanti per il sistema produttivo toscano che, fino ad oggi, ha dovuto puntare su La Spezia.

In un'Italia ancora indietro, la Toscana è una delle regioni più ferme. Sebbene ci siano molti distretti produttivi fortemente specializzati e vocati per l'export (Prato, Pistoia, Arezzo), non offre un sistema infrastrutturale inaffidabile. I blocchi della **Fi-Pi-Li** da un lato e dell'autostrada A1 dall'altro hanno avuto risonanza nazionale e hanno prodotto danni incalcolabili. Porti, soprattutto quello di Livorno, e interporti, come quello della Toscana Centrale, devono migliorare nell'integrazione seguendo l'esempio degli altri paesi. I distretti produttivi sono scollegati tra loro e con l'Italia: Prato deve migliorare nell'integrazione con Firenze (anche con una tramvia) e con tutto il Centro-Nord, necessariamente, mentre Arezzo potrebbe diventare un polo di riferimento per il Centro Italia se solo fosse dotata di infrastrutture adatte. **La Toscana è cerniera** tra le "due Italie": non può essere un binario morto. Le infrastrutture sono sicuramente un investimento cospicuo nel breve periodo. Comportano una spesa e un tempo di attesa.

Domandiamoci però dove sarebbe l'Italia senza autostrade, collegamenti tra Nord e Sud e porti: sarebbe ancora tra le macerie. Non dobbiamo mettere i diritti l'un contro l'altro: lavoro, impresa, comunità e ambiente possono e devono convivere. Grazie al **Pnrr** ci sono stati interventi di manutenzione e ammodernamento straordinari e necessari per un patrimonio usurato e spesso vetusto insieme a un complessivo potenziamento delle infrastrutture. Più sicurezza e più connessione. Il Paese ha ripreso un percorso di sviluppo e con l'intervento storico del Pnrr, la dimostrazione che l'Europa ci è vicina e tutti noi abbiamo lavorato per semplificare procedure e applicazione, sta mettendo le basi per essere una nazione più semplice e più attrattiva.



On. Fiocchi Pietro, Fratelli d'Italia
Membro del Parlamento europeo

Riduzione emissioni CO2 L'elettrico non basta

Con la proposta di revisione del Regolamento "CO2 Emissions standards for cars and vans", la Commissione Europea ha alzato l'asticella degli obiettivi di riduzione delle emissioni tendendo al raggiungimento del 55% in meno al 2030. Per far questo propone di puntare decisamente agli autoveicoli elettrici e come tecnologia esclusiva. Tuttavia, questa posizione presenta taluni problemi non indifferenti destinati a impattare inevitabilmente sulla mobilità e sui produttori di autoveicoli. Il primo problema riguarda certamente la domanda futura di batterie

La tecnologia sta studiando soluzioni per aumentare l'efficienza delle batterie e ridurre l'impatto sull'ambiente sia per quanto riguarda la fase di produzione sia per quanto attiene allo smaltimento, ma in questo momento storico le batterie delle **auto elettriche** costituiscono un problema ecologico ma anche geopolitico,

La tipologia più diffusa di batteria per le auto elettriche è quella a ioni di litio. Circa l'80% di tutto il litio del mondo si trova in Sudamerica. Questo metallo alcalino garantisce un buon rapporto peso/potenza ed è in grado di non disperdere grande quantità di carica in caso di inutilizzo. Lo scorso anno la Commissione Europea ha deciso che i "row materials" non devono più essere estratti in Europa e che non saranno autorizzate nuove miniere. Mi chiedo dove prenderemo le materie prime per fare le batterie. Finiremo fra le braccia della Cina? Per non parlare del rialzo dei prezzi di queste materie.

Non sono affatto convinto che puntare a una tecnologia esclusivamente elettrica per procedere verso la decarbonizzazione sia una buona idea. Penso al contrario che l'UE dovrebbe incrementare l'uso di **carburanti rinnovabili sostenibili** nel trasporto.

I diversi dipartimenti della Commissione Europea dovrebbero unire le forze nella



legislazione se si vogliono raggiungere le ambizioni europee per un'economia decarbonizzata. I veicoli elettrici sono emersi come soluzione per accelerare il cambiamento tuttavia le scarse infrastrutture e **l'alto costo dei veicoli** elettrici danno loro maggiori possibilità di svilupparsi solo dopo il 2030. Sino ad allora, i responsabili politici dell'UE devono trovare alternative realistiche per sostituire i combustibili fossili nei veicoli esistenti e in arrivo.

Gli incentivi alla rottamazione dei veicoli più inquinanti sono necessari per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni poiché incoraggiano i proprietari dei veicoli diesel vetusti a sostituire il proprio automezzo con un veicolo eco-compatibile, come un Euro 6. Tuttavia **gli incentivi** potrebbero rappresentare un'arma a doppio taglio in quanto permetterebbero di acquistare un autoveicolo che in breve tempo diverrebbe superato. Pragmaticamente penso che un sensibile taglio alle emissioni potrebbe derivare solo dal bando di tutto il parco veicoli europeo (che conta più di 180 milioni di vecchi veicoli) composto da mezzi al di sotto del target Euro 5. Se questi veicoli smettessero di circolare si realizzerebbe un immediato beneficio per la qualità dell'atmosfera. Sono convinto che anziché incentivare il singolo acquisto di una macchina elettrica l'Unione dovrebbe impegnarsi in un'enorme e definitiva rottamazione di tutti i veico-

li inquinanti che non abbiano i requisiti dell'Euro 5 e Euro 6.

Le statistiche mostrano infatti che in Italia l'età media dei veicoli per passeggeri è di quasi 12 anni e di 14 anni per i veicoli commerciali leggeri. Ovvio che la maggioranza di questi **inquinano** pesantemente e non solo in termini di emissione di CO2.

Tenendo presente queste problematiche per l'ambiente, ma anche per gli interessi economici dell'Italia, ho presentato al dossier europeo "CO2 Emissions for cars and vans" gli opportuni emendamenti tesi al miglioramento del testo riguardanti soprattutto una più realistica razionalizzazione dei targets di riduzione delle emissioni, ma anche un supporto ai carburanti rinnovabili nonché l'invito alla Commissione di lanciarsi in una coraggiosa ed efficace operazione di **rottamazione** complessiva dei vecchi veicoli inquinanti in Europa, con il patto ovviamente che questi veicoli messi fuori uso non vengano esportati in altri continenti. Sarebbe veramente ipocrita da parte nostra infatti, appuntarsi al petto la medaglia dei primi della classe in materia di miglioramento ambientale e poi spostare il problema altrove, come purtroppo ancora oggi ci tocca registrare.

Se il nostro Pianeta è uno solo e se l'atmosfera non ha confini, noi europei dobbiamo essere responsabili della sua salubrità insieme agli altri, e non da soli.

European Truck Racing: Le date e le anticipazioni

Torna l'European Truck Racing per la stagione 2022, dopo una stagione 2020 fermatasi a causa della pandemia e una stagione 2021 sfortunata a causa di eventi atmosferici avversi.

Come annunciato dopo la riunione del FIA World Motor Sport Council dello scorso dicembre, il campionato si svolgerà in un calendario di **otto round** che andrà dal penultimo fine settimana di maggio all'inizio di ottobre e con luoghi ben consolidati nella mappa delle corse di camion.

La stagione prenderà il via a **Misano**, in Italia, il 21/22 maggio e vedrà il ritorno del FIA ETRC Fan Village, un hub per attrarre, intrattenere e informare i fan che visitano le gare FIA ETRC, nonché una piattaforma espositiva per partner. L'azione delle corse di camion si sposterà poi all'**Hungaroring** a giugno, il circuito di casa del neo-incoronato campione FIA ETRC Norbert Kiss.

Il terzo appuntamento stagionale si svolgerà allo **Slovakia Ring**, che dopo una pausa torna in calendario nel 2022.

Dopo una pausa forzata di due anni, le corse di camion torneranno finalmente al **Nürburgring** per l'Int. ADAC Truck-Grand-Prix a metà luglio.

L'evento al Nürburgring era stato sospeso nell'edizione precedente a causa delle disastrose inondazioni che si erano verificate.

Il fine settimana di gara è un'enorme celebrazione delle corse di camion e dell'industria dei camion e dei trasporti, e funge anche da festival spettacolare. La seconda tappa della stagione vedrà due round di weekend di gara consecutivi con l'**Autodrom Most** ceco che darà il via all'azione nel primo fine settimana di settembre, seguito dal circuito di **Zolder in Belgio** una settimana dopo.

Il penultimo round del campionato si svolgerà sul circuito **Bugatti di Le Mans** e, come negli anni precedenti, il Circuito del Jarama ospiterà l'ultimo weekend della stagione.

"Il 2021 ha anche segnato una nuova era per il campionato con l'attenzione spostata sulla sostenibilità e abbiamo già compiuto alcuni passi importanti per

ridurre la nostra impronta di carbonio. Abbiamo un certo numero di fedeli partner a lungo termine con noi nel nostro viaggio e siamo entusiasti di ciò che ci aspetta".

Lo ha dichiarato l'organizzatore dell'evento più popolare nel settore.

Tradizionalmente la seconda parte della stagione sarà composta da quattro incontri di gara (Autodrom Most, Zolder, Le Mans e Jarama) che si terranno nell'arco di cinque settimane, fornendo un'entusiasmante e frenetica fase della stagione decisiva per il titolo.

Marek Nawarecki, Direttore del Dipartimento FIA Sport e Touring Cars, ha dichiarato: "Dopo un paio di anni difficili, il Campionato Europeo FIA Truck Racing ha svoltato l'angolo e attualmente è sulla traiettoria ascendente.

Ci sono stati diversi sviluppi positivi negli ultimi 12 mesi, tra cui l'implementazione di successo del biodiesel HVO e l'estensione di Goodyear come fornitore esclusivo di pneumatici per il campionato.

Sono fiducioso che questo si tradurrà in un forte ingresso non solo in questa stagione, ma anche negli anni successivi e il FIA ETRC continuerà a crescere sia dal punto di vista sportivo che come piattaforma rilevante per il settore".

"La scorsa stagione abbiamo avuto una griglia incredibilmente competitiva con un mix di diversi produttori e il 2022 vedrà senza dubbio più grandi gare di camion", ha affermato **Rolf Werner**, amministratore delegato di ETRA.

"Abbiamo gettato le basi nella nostra transizione verso la sostenibilità e con l'introduzione di un carburante sostenibile al 100%, abbiamo dimostrato che è possibile intraprendere azioni per ridurre le emissioni di gas serra con i veicoli commerciali su strada, come dimostrato in pista.

Il **biodiesel**, si è dimostrato valido nelle condizioni di gara più estreme, senza influire sulle prestazioni in pista.

È un momento emozionante per il campionato e non vediamo l'ora di iniziare la stagione a maggio".



Promosso da Organizzato da In cooperazione con

Patrocinato da



ECO TRANS PORT SUSTAINABILITY INTER MODALITY LOG ISTICS



Logistics Eco Transport Trade Show

Let's be sustainable.

Il mondo del trasporto e della logistica
si incontrano a Verona
per la fiera più **sostenibile** dell'anno.

16-19 MARZO 2022 | VERONA

LETEXPO.IT | info@letexpo.it | 06.8715371 - 081.18404660

LETExpo

La manifestazione delle eccellenze

Generalmente le imprese, grandi o piccole che siano, decidono di partecipare alle fiere di settore semplicemente per accrescere il c.d. brand awareness - ossia il grado di conoscenza di una azienda da parte del pubblico di riferimento - consolidando al contempo la capacità di far ricordare, contestualizzare e promuovere servizi o prodotti offerti. LET EXPO mira ad essere qualcosa di **più di una fiera** di settore in senso stretto, qualcosa di più di una semplice esposizione, qualcosa di più di un evento circoscritto ai confini nazionali. Sarà una mostra delle eccellenze europee del settore trasporti e logistica, un viaggio intorno a questo mondo che si evolve giorno dopo giorno per progettare un futuro migliore. Dopo due anni di emergenza sanitaria, durante i quali le piccole e medie imprese hanno impiegato enormi energie per la loro sopravvivenza e le aziende di maggiori dimensioni hanno dovuto investire ingenti risorse per fronteggiare al meglio il difficile scenario che si è venuto a creare, LET EXPO rappresenta la straordinaria possibilità, a livello internazionale, di **incontrarsi di persona**, guardarsi negli occhi, stabilire nuove relazioni, rin-

saldare rapporti con i propri clienti ed interlocutori commerciali e, soprattutto, far comprendere a chi è chiamato ad assumere decisioni importanti sul futuro politico, economico e sociale dell'Italia e dell'Europa quanto il settore del trasporto e della logistica sia essenziale per lo sviluppo in chiave sostenibile. Si può in definitiva affermare che LET EXPO è un vero e proprio raduno culturale, un'esperienza da non perdere.

Dal 16 al 19 marzo, Verona aprirà infatti i battenti a migliaia di visitatori provenienti da tutta Europa, diventando la vetrina più prestigiosa per il popolo del trasporto e della logistica. Circa duecento espositori provenienti da diversi Paesi che, su un'area espositiva sbalorditiva di 40.000 metri quadrati, mostreranno i propri punti di forza facendo leva su tre parole chiave importantissime come **sostenibilità, mobilità e opportunità**. Quattro giorni di incontri commerciali, confronti istituzionali, opportunità di business, interazioni tra mondo pubblico e mondo privato, rappresentazione di innovazioni tecnologiche rivoluzionarie e possibilità di vivere esperienza coinvolgenti su mezzi di trasporto di ultima generazione esposti all'interno dei pa-

diglioni dove i veri protagonisti saranno le compagnie armatoriali, società di autotrasporto, imprese ferroviarie, ma anche terminalisti, spedizionieri, aziende fornitrici di servizi annessi al trasporto e alla logistica, case costruttrici, compagnie assicurative, porti italiani ed esteri, interporti nazionali ed internazionali, aeroporti, aziende committenti, player delle diverse filiere logistiche, scuole, ITS, università e centri di ricerca.

Un intenso programma di tavole rotonde, workshop, convegni, seminari, talk show che si articolerà secondo una programmazione serrata, ogni giorno dalle 10.30 del mattino fino alle 17.30.

Senza dimenticare la sicurezza e la salute di ospiti e visitatori, si inizierà mercoledì 16 marzo, giornata inaugurale dove il Direttore Generale di Veronafiere Giovanni Mantovani ed il Direttore Generale di ALIS Marcello Di Caterina daranno avvio alla kermesse internazionale. «LET EXPO - afferma proprio Di Caterina - è un progetto ambizioso e mira a guardare con ottimismo il presente ed il futuro dell'economia nazionale che può contare su un comparto virtuoso come quello del trasporto e della logistica. Vedremo l'alternanza su ben due palcoscenici di mo-



LET
EXPO
16-19 MARZO 2022



Logistics **Eco** Transport Trade Show

www.letexpo.it

deratori di primissimo livello provenienti dal mondo giornalistico nazionale e di relatori che si confronteranno su temi di enorme interesse».

Il primo giorno, l'evento fieristico vedrà come momento centrale l'intervento istituzionale del **Presidente di ALIS Guido Grimaldi** che, sotto il comune denominatore della sostenibilità, parlerà di sviluppo, di ripresa nell'attuale scenario politico ed economico, di trasporto e logistica secondo una visione europea, di sfide digitali e nuove tecnologie di economia del mare ed economia circolare ma anche di inclusione con la presentazione del progetto "ALIS per il sociale", una serie di importanti iniziative ad alto valore civico.

Giovedì 17 marzo sarà il giorno durante il quale si approfondiranno i temi legati alla **mobilità sostenibile** ed i target internazionali imposti dall'UE, al confronto tra portualità nazionale ed internazionale, al futuro della logistica che non può che passare dalla formazione e dalle competenze specialistiche con un focus particolare anche sul delicato tema delle disabilità.

Un'occasione di confronto sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e sull'an-

noso tema della semplificazione normativa che si incrocia con il ruolo delle regioni e dei territori.

Venerdì 18 marzo sarà la giornata dedicata all'analisi delle riforme e degli investimenti per la **ripresa economica e sociale**. Ma non solo. Si parlerà di infrastrutture, di finanza sostenibile, di clima e ambiente, di ricerca e sviluppo, senza dimenticare l'impegno per le nuove generazioni con momenti dedicati anche ai valori dello sport.

Sabato 19 marzo ci si dedicherà al tema degli incentivi al **settore intermodale**, agli snodi logistici strategici e alla competitività del sistema Italia sullo scenario internazionale.

In perfetto stile ALIS, si preannuncia come molto significativa la partecipazione di rappresentanti del Governo, istituzioni, di imprenditori, esperti e studiosi dei diversi settori coinvolti. Saranno centinaia i relatori chiamati ad offrire il proprio **punto di vista** toccando temi trasversali che verranno trattati nei diversi consessi aperti al pubblico.

Occhi puntati sui numerosi workshop che si susseguiranno nell'arco dei quattro giorni dove ALIS metterà al centro del dibattito le donne, protagoniste as-

solute del panorama logistico nazionale, si tornerà poi a parlare delle opportunità offerte dal settore Real Estate, di bio-sostenibilità nei trasporti internazionali, di cybersicurezza e nuove tecnologie, di mobilità elettrica e nuove fonti di energia, di sicurezza stradale, di rilancio del turismo, di sviluppo sostenibile del settore agroalimentare senza tralasciare qualche momento di leggerezza. Con determinazione assoluta il cluster ALIS sarà chiamato ad analizzare durante la fiera gli scenari propri dei **mercati internazionali**, ad affrontare il tema del radicamento sui territori e del legame con le comunità delle imprese di trasporto e logistica, a fare emergere la propria predisposizione al rapporto diretto tra aziende ed istituzioni, mettendo in risalto la spiccata **propensione al dialogo e alla ricerca** di soluzioni concrete sulle varie questioni afferenti a questo comparto.

L'impegno di ALIS per LET EXPO è quindi significativo e riflette la convinzione l'idea che un comparto come quello del trasporto e della logistica sostenibile possa e debba contribuire in modo sostanziale a rafforzare il ruolo dell'Italia nel mondo.

Mobility, Vehicles and energy

★ ★ ★
EUMOVE
european mobility & transport

 @EUMOVE

 <https://www.eumove.org>

 eumove.italia@eumove.org

Organizzazione non governativa e senza scopo di lucro a tutela di tutti i cittadini europei, imprese, associazioni e professionisti del sistema di trasporto merci e passeggeri, e di tutti coloro che sono legati al settore dei trasporti e della mobilità.

L'autotrasporto si riunisce a Verona per LETExpo Vi aspettiamo allo stand F1 del padiglione 5

Dopo il lungo periodo di pandemia, il luogo migliore per tornare ad incontrarsi e confrontarsi è sicuramente una fiera del settore. **TN TrasportoNotizie** sarà presente all'evento LETExpo, dal 16 al 19 marzo 2022 a Verona che tratterà del trasporto e della logistica sostenibili e vi invitiamo a raggiungerci presso lo stand F1 nel padiglione 5. Siamo entusiasti di questa occasione per riallacciare il rapporto con i nostri lettori e creare nuove connessioni nel settore. Al nostro stand saranno presenti anche: DGConsulting, GM GenteinMovimento, Assotrasporti ed Eumove, associazioni che da sempre sono al fianco degli operatori del settore dell'autotrasporto. L'ingresso alla fiera è **gratuito**, per raggiungerci è sufficiente procurarsi un biglietto sul sito ufficiale dell'evento www.letexpo.it. Per qualsiasi dubbio riguardo l'acquisto del ticket d'ingresso non esitate a **contattarci 0171 412816**.

LetExpo, Logistics Eco Transport è organizzato da ALIS, Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, che in collaborazione con Veronafiery punta a riunire il mondo delle imprese, delle Istituzioni, delle professioni, delle associazioni e della formazione per discutere delle novità green nel settore del trasporto.

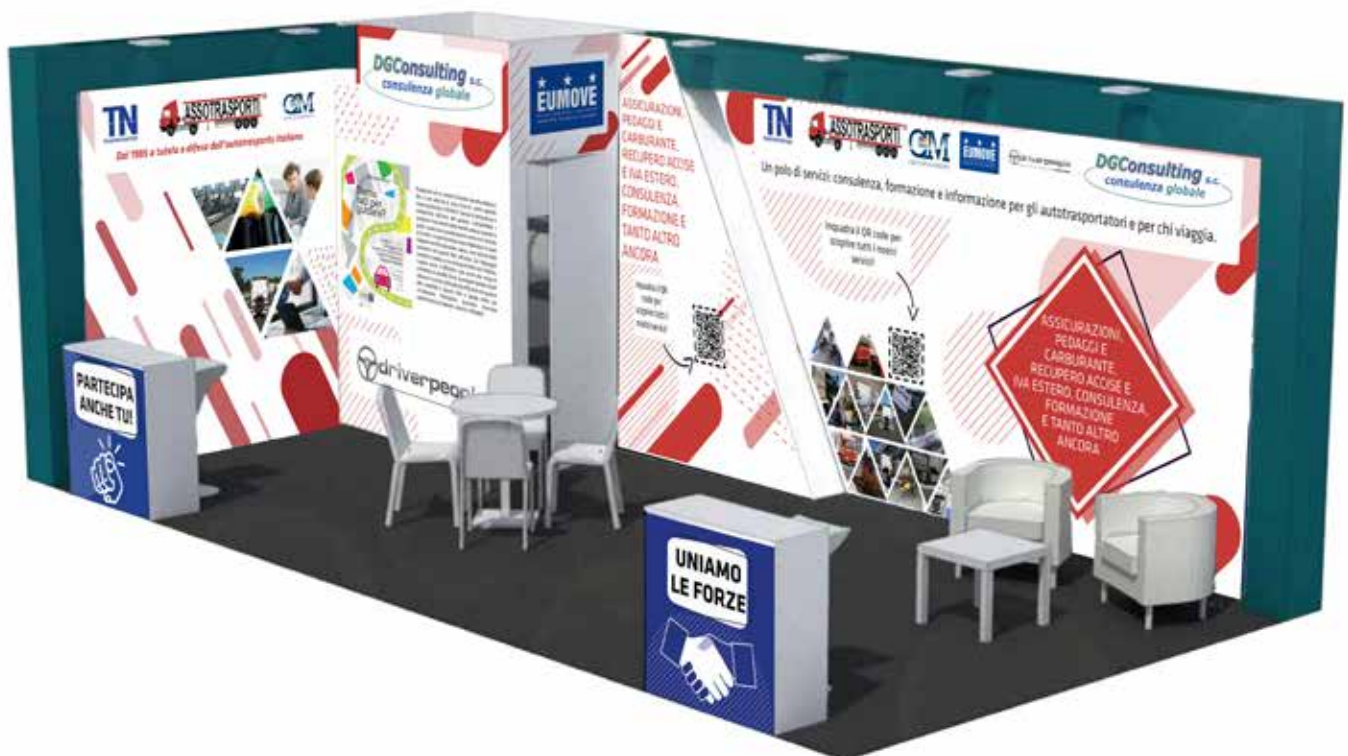
Il fulcro dell'evento è la **sostenibilità**, non solo ecologica, ma anche sociale ed economica, infatti gli organizzatori ritengono che questa debba essere un valore fondamentale nel settore dell'autotrasporto per garantire la ripresa economica dell'Italia e dell'Europa.

Gli organizzatori ritengono fondamentale, dopo il lungo periodo di pandemia e restrizioni, creare nuove opportunità di **incontri e confronto** tra imprese e, al tempo stesso, tra pubblico e privato. Proprio per favorire il confronto tra queste realtà, durante le quattro gior-

nate, si terranno momenti di incontro dove sarà possibile approfondire i più importanti temi del settore, **il programma prevede**: convegni, conferenze, presentazioni aziendali, incontri B2B e seminari tecnici. Il confronto e l'incontro di aziende nazionali e internazionali, istituzioni e autorità è improrogabile perchè si porti **l'attenzione dell'opinione pubblica e della politica** verso lo sviluppo del settore della logistica.

Letexpo è un evento strategico per la ripresa economica dell'Europa e dell'Italia, nella fattispecie perchè tramite i progetti promossi dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza si pone l'accento sulla transizione ecologica e digitale, che rappresentano un'opportunità per **la crescita** dell'autotrasporto e della logistica.

Nell'attesa di incontrarvi a Verona, vi rammentiamo che ci troverete presso lo stand F1 al padiglione 5.





CAR DETAIL



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

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

ENTRY

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

BASIC

ENTRY LEVEL +

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

FULL

BASIC LEVEL +

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

SERVIZIO ESEGUITO A DOMICILIO TOTALMENTE AUTONOMO

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

Milleproroghe: Si cercano soluzioni per la carenza di autisti

Il problema della carenza di autisti è esteso a tutta l'europa, in Italia i giovani che vogliono intraprendere questo percorso sono bloccati dai costi proibitivi per conseguire la patente di guida professionale. Per questo l'inserimento di **un fondo di 25 milioni di euro** nel Milleproroghe è stato accolto con molta soddisfazione dal settore, perchè permetterà di formare oltre 10.000 nuovi autisti nei prossimi 5 anni.

Il fondo permette di erogare dei voucher ai **giovani sotto i 35 anni** per coprire l'80% dei costi necessari a ottenere la patente e le abilitazioni professionali per la guida dei mezzi pesanti, sia per l'attività di trasporto merci che di persone.

Il voucher patente autostrada può essere richiesto una volta sola e la cifra non può superare i 2500 euro,

sarà possibile usufruire del bonus dal 1° luglio 2022 fino al 31 dicembre 2026.

Inoltre, va specificato che il voucher non risulta ai fini del computo del valore dell'Isee in quanto non costituisce reddito imponibile del beneficiario.

Secondo i dati del Sole24Ore in Italia l'80% della merce viaggia su gomma, ma le aziende devono affrontare la carenza di autisti, specie per le tratte di più giorni; infatti, in seguito all'esplosione dell'e-commerce gli autisti prediligono le consegne a **breve distanza**, perchè il guadagno è pressochè invariato, ma diminuisce notevolmente lo **stress del conducente**. Attualmente, in Italia gli autisti sono per il 46% ultracinquantenni, mentre i giovani rappresentano solamente un 18% della forza lavoro nel settore.

Questi sostegni dimostrano che la logistica è un **settore strategico** fondamentale per l'Italia e l'economia, si tratta di un primo passo verso la formazione di giovani autisti di cui il settore ha disperatamente bisogno. Bisogna però ricordare che questa misura non è sufficiente per compensare la carenza di autisti, infatti il ruolo manca di attrattiva anche per la questione salariale e le condizioni di lavoro, la sicurezza dei lavoratori deve essere una priorità.

Il compartimento della logistica è colpito dalla **carenza di conducenti** da anni ormai e attualmente il rincaro dei carburanti sta provando fortemente il settore, per questa ragione il fondo Milleproroghe è un'importante **opportunità**, non solo per i giovani, ma soprattutto per le aziende in cerca di autisti e collaboratori.



In arrivo regole più rigide per I sistemi di frenata automatizzati

Regole più rigide all'orizzonte per quel che riguarda l'applicazione del sistema avanzato di frenata di emergenza (AEBS) agli autobus e agli autocarri.

Il numero di incidenti stradali che coinvolgono camion e autobus potrebbe presto essere ridotto grazie all'estensione del **sistema avanzato di frenata di emergenza (AEBS)**.

L'impianto di frenatura è un insieme di più sistemi meccanici, elettronici e idraulici, che hanno la funzione di rallentare la marcia del veicolo e di arrestarlo entro determinati limiti di spazio, qualunque sia l'entità del carico e la velocità in atto.

L'AEBS non deve essere considerato un infallibile strumento a disposizione del conducente del veicolo per mantenere una distanza di sicurezza adeguata: ovviamente è sempre fondamentale che il conducente presti la massima attenzione al controllo del veicolo.

I conducenti devono inoltre essere

in grado di calcolare una distanza di sicurezza sicura dagli altri utenti della strada durante la guida.

L'AEBS è un **impianto frenante di emergenza** che può fare la differenza in situazioni critiche o inaspettate, come nei casi in cui si necessita di una frenata improvvisa.

UNECE, la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, ha dichiarato con una nota, che il **regolamento ONU n. 131**, che contiene delle disposizioni riguardanti l'omologazione dei veicoli a motore, in relazione ai dispositivi avanzati di frenata d'emergenza, è stato rivisto.

I provvedimenti, potrebbero entrare in regola a partire dai prossimi mesi in tutta l'Unione Europea.

Il regolamento era stato adottato nel 2012 ed è entrato in vigore nel 2013 per tutte le nuove immatricolazioni di autocarri e bus.

A partire dal **luglio del 2022** il regolamento in questione sarà obbligatorio

anche per le automobili.

Il **28 gennaio**, il gruppo di lavoro di UNECE, che si occupa di veicoli automatizzati, ha approvato il **nuovo regolamento**, che verrà discusso a giugno dal Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli.

In caso di approvazione, il regolamento Onu entrerà in vigore entro **febbraio 2023**.

Le disposizioni in merito al regolamento rafforzano le precedenti, introducendo la necessità di una tipologia di **frenata automatizzata** molto **più forte**, soprattutto in risposta al rilevamento di oggetti fermi, anche nel caso in cui il conducente non sia stato preventivamente avvisato da un allarme.

Questo provvedimento potrebbe risultare molto utile nei casi in cui il traffico peggiorasse improvvisamente a causa di una frenata dei veicoli posti davanti al conducente del mezzo pesante in questione.

Le nuove disposizioni andranno a limitare anche ciò che riguarda la disattivazione dei sistemi di assistenza alla frenata di emergenza.

Se spenti, i sistemi dovranno essere riattivati automaticamente dopo un quarto d'ora, quindi questo permetterà un'attivazione del sistema di **sicurezza quasi permanentemente**.

L'AEBS dei veicoli presenti dovrà inoltre rispondere al rilevamento di pedoni e quindi dei soggetti più a rischio ed evitare incidenti fino ad una **velocità di guida di 20 km/h**.

Tra il 2016 e il 2018, gli studi del Consiglio tedesco per la sicurezza stradale del Federal Highway Research Institute, hanno mostrato che i tamponamenti che coinvolgono i mezzi pesanti hanno causato la morte di oltre mille persone. Per oltre la metà dei casi gravi esaminati, il veicolo tamponato da dietro era fermo o si era fermato prima della collisione.

La causa maggiore d'incidenti che coinvolgono mezzi pesanti restano i tamponamenti, per questo motivo le istituzioni continuano a lavorare su questo fronte.



Furti, in Italia rubati 7 veicoli pesanti ogni giorno

Il 60% di questi veicoli spariscono nel nulla dopo il furto.

Ogni giorno **circa 7 mezzi** pesanti vengono rubati sulle strade italiane. Solo 4 di questi veicoli sottratti su 10 vengono ritrovati e restituiti ai legittimi proprietari, degli altri si perdono totalmente le tracce. Puglia, Lombardia, Campania e Lazio sono i "territori di caccia" preferiti dai ladri. Dal 2011 a oggi il tasso di recupero è crollato dal 64% al 39%. Sono queste le principali evidenze che emergono dal "Report sui furti di mezzi pesanti 2020", elaborato da LoJack Italia, società del Gruppo CalAmp (NASDAQ: CAMP), che ha raccolto e analizzato i dati forniti dal Ministero dell'Interno integrandoli con i propri report.

La categoria mezzi pesanti individuata dal Ministero include automezzi pesanti, rimorchi, autobus, veicoli speciali, roulotte.

Nel 2020 sono stati **rubati 2.435 automezzi pesanti**, in media 6,7 al giorno. Il trend evidenzia un calo del 22% rispetto al 2019, che di riflesso risente anche delle fasi di lockdown che hanno ridotto la mobilità su strada e di fatto complicato anche la vita di questo business criminale. A preoccupare è il calo drastico dei recuperi, che lo scorso anno sono diminuiti del 28%.

Dei 2.435 veicoli rubati, solo 954

sono stati ritrovati (il 39% del totale), 6 su 10 sono quindi spariti nel nulla.

I dati rilevano che le regioni della **Puglia, Lombardia e Campania** sono al centro del business dei furti: i dati presentano numeri non comparabili con quelli delle quattro ruote (2.435 furti di mezzi pesanti vs 75mila autovetture), ma producono spesso disagi e perdite sostanziali per le aziende proprietarie del mezzo, che vedono sparire il ca-rico trasportato e con esso il bene strumentale.

Tali episodi rischiano di provocare ricadute drammatiche soprattutto quando col-piscono piccole imprese che vedono compromessa la propria capacità di stare sul mercato. Senza contare che in diversi casi il furto del mezzo avviene con rapina a mano armata che pone seri problemi anche per l'incolumità fisica dell'autista del mezzo. La **Puglia** risulta la Regione in cui avvengono più episodi criminali, 541, pari al 22% del totale. Seguono Lombardia (331), Campania (282), Lazio (272), Sicilia (188).

Gli ultimi anni hanno registrato una maggiore complessità delle attività di ritrovamento e recupero.

La problematicità dei ritrovamenti di questi veicoli appare più evidente nelle regioni del Centro-Sud Italia dove il

tasso di recupero scende ben al di sotto della media nazionale: la Campania è ferma al 32%, il Lazio addirittura al 27%.

Il complessivo calo dei tassi di recupero registrato negli ultimi anni (dal 64% del 2011 al 62% del 2013, fino al 39% dello scorso anno) trova spiegazione nell'affinamento continuo delle tecniche di furto che rendono sempre più ardua l'opera di recupero dei veicoli sprovvisti di sistemi di antifurto 'intelligenti'.

Spesso il furto di un mezzo pesante e del suo carico pone a rischio anche **l'incolumità del proprietario** o del driver.

Il rilevamento e il recupero in tempi rapidi del mezzo rubato si confermano l'unico argine contro questa piaga.

Per contrastare il fenomeno delle rapine, infatti, i proprietari dei mezzi si sono dotati di sistemi di chiusura del carico sempre più intelligenti e difficili da forzare.

Tecnologie come la **radiofrequenza**, difficilmente schermabile a bordo del veicolo, e altre soluzioni telematiche che avvertono il driver quando il veicolo dovesse superare zone a rischio, diventano significative per il recupero del mezzo pesante, facilitando l'operato delle Forze dell'Ordine nel recupero rapido dei mezzi pesanti rubati e della merce contenuta al loro interno.



ANSFISA ferrovie: Il resoconto del primo anno di attività

Dopo un anno dall'inizio dell'attività di Ansfisa, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, è stato pubblicato un resoconto delle attività svolte al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle Commissioni parlamentari competenti.

L'agenzia comunica che ha consolidato la propria struttura nella **nuova sede operativa** a Roma e ha ampliato l'organico tramite un concorso nazionale, assumendo ingegneri, tecnici e amministrativi. Le sue competenze sono state estese anche alla Commissione Permanente Gallerie e alla sicurezza degli impianti fissi, come: metropolitane, funivie, tram, ascensori, scale mobili e tapis roulant, a causa di diversi interventi normativi.

Il Direttore Domenico De Bartolomeo ha dichiarato che l'obiettivo di Ansfisa è la sicurezza dei cittadini in tutti i settori di competenza dell'agenzia, per raggiungere questo scopo è stata richiesta una maggiore attenzione alla **manutenzione** e al monitoraggio delle infrastrutture da parte dei gestori. Non sono state rilevate criticità tali da pregiudicare la sicurezza delle infrastrutture o della circolazione durante le ispezioni, tuttavia si è delineata una situazione disomogenea nel monitoraggio e manutenzione delle opere sul territorio nazionale.

A luglio 2021 sono state attivate le prime commissioni ispettive che hanno avviato l'attività di controllo delle infrastrutture e di audit di sistema presso i gestori. Sono state organizzate **22 commissioni ispettive**, con 40 tecnici che hanno condotto 5 audit su altrettanti gestori e controllato 13 tratte stradali e autostradali con circa 150 opere d'arte ispezionate (ponti, cavalcavia, gallerie), a cui si aggiungono 9 ispezioni di gallerie appartenenti alla rete TEN (Reti transeuropee dei trasporti) e 5 verifiche su ponti mobili e tratte segnalate per criticità.

Per quanto riguarda le ferrovie la direzione generale per la sicurezza di Ansfisa ha ispezionato **43 imprese** di trasporto su rotaia, 12 gestori dell'infrastruttura e due gestori di reti isolate per un totale di 1.200 elementi verificati (veicoli e operatività del personale). A ciò si aggiungono 21 audit sul gestore dell'infrastruttura nazionale (Rfi) e 23 procedimenti di segnalazione di irregolarità attivati a seguito di ispezione. Sono stati inoltre emessi 11 certificati e due autorizzazioni di sicurezza, 48 autorizzazioni di tipi di veicoli su reti interconnesse, due sulle reti isolate, 162 autorizzazioni per l'immissione sul mercato di 697 veicoli ferroviari e 65 autorizzazioni per la messa in servizio di sottosistemi e applicazioni generiche di bordo e di terra.



Per il 2022 l'Ansfisa vuole incrementare i controlli rispetto al 2021, mira al potenziamento delle attività con 12 concessionari autostradali, 6 strade statali gestite da Anas e 3 strade regionali per complessivi 8 audit sui sistemi di gestione della sicurezza, 29 visite di campo a campione, 15 gallerie e 400 opere d'arte da ispezionare. Particolare attenzione viene posta sui ponti e viadotti costruiti negli anni '60 e '70, oramai usurati dal tempo e soprattutto se realizzati con determinati tipi di materiali, come il conglomerato cementizio armato ordinario o presollecitato.

Croissant
Surgelati Già Cotti

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

Orsobianco
DOLCIARIA

World Wide Association
INTERPRETI E VETTORI

BRC FOOD
IFS

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

Naturale

f

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 GIUSEPPE INNOCENTI, TITOLARE DELL'AZIENDA INNOCENTI TRASPORTI.

“LA PATENTE È UN PUNTO DI PARTENZA, NON DI ARRIVO.”

Mi chiamo Giuseppe Innocenti e sono titolare della **Innocenti Trasporti S.a.s. di Musei (SU)**, fondata nel 1935 da mio nonno Giuseppe, un bergamasco trasferitosi in Sardegna per lavoro. L'azienda nasce occupandosi di autotrasporto per il settore minerario piombo zincifero e carbonifero del Sulcis Iglesiente. Mio nonno è morto nel 1957 e di conseguenza, la gestione è spettata a mia nonna ed ai suoi figli, tra cui mio padre, che ha preso in mano l'azienda a cui è rimasto a capo fino al 2005, per poi lasciarla a me. Ad oggi il lavoro è focalizzato prevalentemente sul trasporto dei rifiuti non pericolosi edili e industriali, inoltre, ci occupiamo del trasporto di materiali da costruzione per le cave e per gli impianti di calcestruzzo. Dal 2010 l'azienda ha ottenuto le certificazioni ISO 9001 e 14001 e ISO 45001, questo perché credo fermamente che la qualità sia fondamentale per la crescita della nostra realtà. Sin dall'infanzia, ho avuto la passione per i camion e ogni momento libero era perfetto per poter seguire mio padre



sul lavoro e imparare il mestiere. Di conseguenza, quando ho conseguito le patenti di categoria superiore per i mezzi pesanti, avevo già una buona esperienza di guida. Oggigiorno, purtroppo, le nuove leve apprendono dai corsi di formazione principalmente la teoria e peccano di esperienza sul campo.

Pertanto, contrariamente al passato, la patente è solo un punto di partenza e comporta il rischio di affidare un mezzo pesante ad una persona inesperta. Secondo il mio parere la priorità nella formazione dovrebbe essere l'esperienza pratica, inoltre, bisognerebbe riconoscere degli incentivi economici ai giovani intenzionati a conseguire le patenti di categorie superiori, perché i costi da sostenere sono improponibili. Infine, si dovrebbero prevedere degli sgravi totali in favore delle aziende, così che queste possano sostenere la formazione su strada dei nuovi autisti. Peraltro, all'inesperienza degli autisti, si sommano strade pericolose per gli autotrasportatori. In Sardegna, per esempio, sulla SS 131 la percorrenza

secondo gli standard minimi di sicurezza è garantita da Cagliari sino al Km. 160 circa, man mano che si sale verso il nord dell'Isola, la situazione in cui versano le strade peggiora. Si spera che con i nuovi cantieri avviati negli ultimi tempi la situazione possa migliorare, sebbene incidenti e rallentamenti siano all'ordine del giorno anche a causa delle tante opere manutentive presenti.

Nonostante le tante criticità, la Sardegna dal punto di vista ambientale è ancora un'isola felice sotto il punto di vista dell'inquinamento dell'aria, non abbiamo problemi di limitazioni di traffico per tale motivo, ma bisogna sicuramente incentivare il passaggio a mezzi più ecosostenibili. Senza dimenticare che per ogni "transizione" prima bisogna preparare le infrastrutture per supportarla, a tal proposito, in Sardegna dobbiamo fare i conti con l'assenza del metano e, di conseguenza, con tutti i costi aggiuntivi che comporta. L'elettrico dovrebbe essere il futuro anche se non credo sia una soluzione imminente o almeno non per il traffico pesante.

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

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



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

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



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



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

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.org



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

L'infrastruttura Firenze-Pisa-Livorno Non può essere finanziata dagli autotrasportatori

Il Coordinamento Regione Toscana e Assotrasporti-Eumove hanno precedentemente contattato, in data 16 giugno 2021, il **Presidente Gianni e all'Assessore Bacelli** chiedendo, in accordo con le associazioni locali ALIT e APIT, di intervenire al più presto per risolvere le criticità riscontrate sulla strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno. In tale occasione Fabrizio Civallero, Segretario del Coordinamento Regione Toscana, aveva sottolineato come gli enti competenti non avessero sfruttato a dovere il periodo di lockdown, durante il quale la manutenzione straordinaria non avrebbe causato particolari disagi, data la carenza di traffico.

Il Presidente di Assotrasporti Secondo Sandiano, aveva richiesto di coinvolgere le associazioni di categoria nella programmazione dei lavori di manutenzione della **Fi.Pi.Li.** attraverso una comunicazione trasparente e di effettuare degli interventi concreti il prima possibile.

La Regione Toscana aveva comunicato l'intenzione di istituire la "Società Toscana Strada" per la gestione della Fi.Pi.Li., avanzando la proposta di tassare il trasporto merci per finanziare la manutenzione.

Attualmente l'infrastruttura necessita di interventi straordinari, per questo sono stati stanziati 33 milioni per la manutenzione e l'incremento della sicurezza di ponti e viadotti. Ad oggi, apprendiamo che la proposta di tassare



solamente i mezzi pesanti continua ad essere ritenuta un'opzione valida per finanziare il ripristino della strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno.

"In qualità di rappresentanti della categoria domandiamo nuovamente di conoscere le motivazioni dietro tale decisione, che troviamo irragionevole.

Il settore dell'autotrasporto è attualmente vessato dall'aumento dei prezzi del carburante e, ormai da tempo, soffre per la carenza di autisti, per le imprese della Toscana questo sarebbe un **colpo insostenibile**" afferma Salvatore Celestre, Presidente ALIT (Livorno). Il Coordinamento Regione Toscana e

Assotrasporti-Eumove affermano nuovamente che il finanziamento di nuove infrastrutture, con l'obiettivo di alleggerire il traffico sulle arterie principali, sia una priorità assoluta.

Detto ciò, le condizioni in cui versa la Fi.Pi.Li. **non giustificano** la proposta di tassare solamente il transito dei trasporti merci sulla suddetta strada.

"La carenza delle infrastrutture in Italia è grave e comporta pesanti ripercussioni sugli utenti, la presenza di cantieri, chiusure, deviazioni, code e incidenti, rappresentano un grave rischio per la sicurezza di chi viaggia e un aumento dei costi operativi per imprese e professionisti.

Non è corretto che un'unica categoria debba farsi carico dei costi della manutenzione di un'infrastruttura come la Fi.Pi.Li., specie in un periodo di difficoltà economica come quello che stiamo vivendo" ribadisce Giorgio Ercoli, Presidente APIT (Pisa).

Assotrasporti-Eumove e il Coordinamento Regione Toscana rinnovano l'invito a un confronto e un coinvolgimento delle associazioni nella programmazione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale, nella speranza di trovare una soluzione alternativa.

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



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



Iscriviti al gruppo
FACEBOOK

Assotrasporti

Presente al secondo tavolo tecnico per l'autotrasporto ligure

Assotrasporti, associazione nazionale di categoria degli autotrasportatori, unitamente a Eumove, associazione paneuropea per la mobilità, questa mattina ha partecipato al tavolo tecnico organizzato dalla **Regione Liguria**, indetto per informare le associazioni di categoria del programma di interventi sulle autostrade locali, contribuendo alla discussione e risoluzione delle criticità per il settore dell'autotrasporto.

All'incontro telematico, cui hanno partecipato Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti e Vice Presidente Vicario di Eumone, e Fabrizio Civallero, Segretario Nazionale di Assotrasporti, sono intervenuti: Jacopo Riccardi e Isabella Calomino per la Regione Liguria, Francesco Sapio e Nicolò Di Gesù per ASPI, Sandra Forzoni per FITE, Giuseppe Bossa per l'Osservatorio, Davide Falteri per Confcommercio Conftrasporto, Luca Civolani per TEA, Giuseppe Tagnochetti per TrasportoUnito.

L'incontro è iniziato con la presentazione, da parte di ASPI, della situazione cantieristica e dei monitoraggi avuta negli ultimi mesi del 2021 e con l'introduzione del programma dei lavori per i prossimi mesi. Febbraio sarà il mese con la più alta concentrazione di cantieri sulle autostrade liguri, nel quale sono previste fin da ora code e rallentamenti causati dai lavori in corso. Il programma



d'interventi andrà man mano alleggerendosi con l'avvicinarsi della stagione estiva e dei periodi d'intensificazione dei traffici turistici.

"Tuttavia, la notizia che ha avuto il maggior impatto, è l'annuncio del **termine dell'esenzione** dei ticket autostradali a partire dal 1° febbraio 2022, misura di agevolazione che ha affiancato il servizio di cashback del pedaggio che dovrebbe garantire rimborsi per gli utenti in funzione dell'effettivo ritardo subito a causa dei cantieri presenti sulla rete Aspi: con l'aumento della presenza dei cantieri torneranno quindi in vigore anche le tariffe a prezzo pieno, un controsenso viste le previsioni di code, rallentamenti e disagi per l'utenza" dichiara Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti e Vice Presidente Vicario di Eumove.

Il ritorno alla tariffazione piena, decisione presa in un incontro istituzionale al di sopra del presente tavolo, è stata comunicata dai rappresentanti di **ASPI** e accolta con incredulità dai presenti.

"Al contrario apprendiamo con favore, auspicando che si realizzi, la comunicazione della prossima risoluzione dei problemi tecnici legati alle richieste di cashback autostradale, che sarà riconosciuto anche retroattivamente, a partire dal 15 settembre 2021" aggiunge Fabrizio Civallero, Segretario Nazionale Assotrasporti.

In seguito, si è discusso di trasporti eccezionali, i partecipanti hanno chiesto ad ASPI di valutare un ulteriore ampliamento delle finestre temporali garantite, affinché si possano raddoppiare i viaggi di andata/ritorno sulle tratte.

Infine, per un miglioramento della comunicazione all'utenza, degli interventi e chiusure previste sulle tratte autostradali, i partecipanti hanno richiesto di ricevere ulteriori aggiornamenti sia del piano mensile sia delle modifiche con cadenza settimanale e di aumentare la frequenza degli aggiornamenti sul gruppo Telegram "Autostrade per l'Italia - Liguria" ogni mezz'ora.

SCOTTO

TENDE & TELONI

TELONI PER CAMION



TENDE DA SOLE



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

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



Avv. DAVIDE CALVI

LEGALE

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

PNRR, FRA GRANDI OPERE PUBBLICHE E PRINCIPIO DI REALTÀ

I tempi di realizzazione del PNRR, con particolare riferimento alle grandi opere pubbliche di viabilità, non sembrano coincidere con i tempi medi che sono richiesti in Italia per il completamento di un'opera pubblica. Si evidenzia, in particolare, che la concreta erogazione dei fondi europei destinati al **PNRR** avviene solamente all'esito di precisi stati di avanzamento dei lavori. Non è secondario il fatto che a fronte di un'opera non ultimata nei tempi vi è il concreto rischio di storno della relativa quota di finanziamento, con recupero a carico del bilancio nazionale di quanto già versato.

Il presupposto per poter utilizzare per intero gli **aiuti europei** è quindi una realizzazione delle opere pubbliche finanziate senza alcun intoppo, né progettua- le-esecutivo né giudiziario. Si tratta di condizioni che, fino ad ora è stato quasi impossibile ottenere, se non per opere

pubbliche di particolare importanza a livello nazionale: dapprima per la realizzazione degli appalti legati all'Expo 2015 e poi per la ricostruzione del Ponte Morandi.

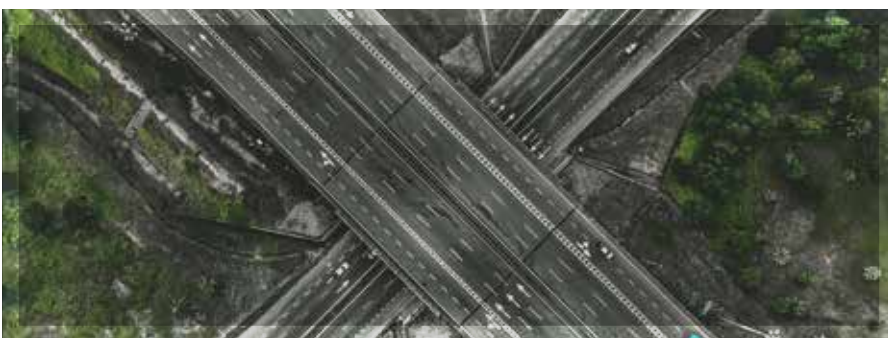
Il grande significato simbolico che si è concentrato su quelle due opere pubbliche ha consentito la loro realizzazione con procedure estremamente semplificate, in deroga alle ordinarie previsioni di legge. Si pensa ora di adottare **lo stesso metodo** per la realizzazione delle opere finanziate con il PNRR, in particolare con la nomina di commissari governativi per sbloccare le opere incagliate da decenni e garantire l'approvazione dei nuovi progetti con iter autorizzativi semplificati. Con un provvedimento del Ministero delle Infrastrutture sono stati già raddoppiati i commissariamenti delle opere pubbliche per la riduzione degli adempimenti amministrativi: sono ormai più di un centinaio. Fra le varie opere pubbliche

bloccate solamente una ristretta lista avrà le procedure semplificate, con l'utilizzo di un iter più snello per approvazione e realizzazione dei progetti. Oltre alle opere ferroviarie legate all'alta velocità, ad esempio, sono destinati ad un potenziamento anche l'autostrada Verona e le strade statali SS 4 Salaria, SS 20 del Colle di Tenda, SS 16 Adriatica e SS 89 Garganica. Il PNRR dovrebbe portare allo sblocco anche di lavori bloccati ormai da decenni, come ad esempio l'Autostrada Tirrenica, fra Genova e Roma, e la A33 Asti-Cuneo.

Se il metodo ha sella semplificazione già sperimentata ha consentito la realizzazione di opere di importanza nazionale, certamente la sua **estensione** non può che essere vista con favore.

Non si capisce, tuttavia, per quale motivo, se la riduzione di oneri ed adempimento amministrativi ha funzionato tanto bene, non la si possa estendere in via permanente a tutte le opere pubbliche, a prescindere dal tipo di fondi con il quale vengono finanziate. Non è, infine, da trascurare l'esigenza di rivedere anche le regole che disciplinano il settore dell'edilizia privata, che da sola muove quantità di investimenti affatto trascurabili.

I principi di realtà e concretezza, applicati alle opere pubbliche, lasciano in fondo intuire che la vera spinta alla crescita potrà venire solo consentendo una radicale semplificazione per tutti gli appalti pubblici, compresi quelli interamente gestiti dagli enti locali con fondi propri e per tutti a committenza privata.




Avv. PASQUALE DUI
LEGALE

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

CONGEDO DEL PADRE (NASCITA, ADOZIONE O AFFIDAMENTO DEL BAMBINO O DELLA BAMBINA)

Le previsioni del CCNL Assotrasporti in materia (art. 40) devono essere lette e aggiornate con la normativa seguente.

La legge 92/2012 ha istituito il **congedo obbligatorio e il congedo facoltativo**, alternativo al congedo di maternità della madre, fruibili dal padre lavoratore dipendente anche adottivo e affidatario, entro e non oltre il quinto mese di vita del figlio.

La legge di bilancio 2017 ha prorogato il congedo obbligatorio per i padri lavoratori dipendenti anche per le nascite e le adozioni/affidamenti avvenute nell'anno solare 2017 ed ha previsto, per l'anno solare 2018, l'aumento del suddetto congedo obbligatorio da due a quattro giorni.

Per l'anno solare 2019, l'articolo 1, comma 278, della legge di bilancio 2019 ha aumentato a cinque il numero dei giorni di congedo obbligatorio.

Per l'anno solare 2020, l'articolo 1, comma 342, della legge di bilancio 2020) ha ulteriormente aumentato a sette il numero dei giorni di congedo obbligatorio.

Per l'anno solare 2021, l'articolo 1, comma 363, lettera a), della legge di bilancio 2021 ha ulteriormente aumentato a dieci il numero dei giorni di congedo obbligatorio ed ha ampliato la tutela del congedo stesso prevedendone la fruizione anche nel caso di morte perinatale del figlio.

Per l'anno solare 2019, l'articolo 1, comma 278, della legge di bilancio 2019 ha confermato la possibilità di fruire di un giorno di congedo facoltativo in alternativa alla madre.

Per l'anno solare 2020, l'articolo 1, comma 342, della legge di bilancio 2020 ha confermato la possibilità di fruire di un giorno di congedo facoltativo in alternativa alla madre.

Per l'anno solare 2021, l'articolo 1, com-

ma 363, lettera a), della legge di bilancio 2021 ha confermato la possibilità di fruire di un giorno di congedo facoltativo in alternativa alla madre ed ha ampliato la tutela del congedo stesso prevedendone la fruizione anche nel caso di morte perinatale del figlio.

Possono fruire dei predetti congedi i padri lavoratori dipendenti, anche adottivi e affidatari, entro e non oltre il quinto mese dalla nascita o dall'ingresso in famiglia o in Italia in caso di adozione nazionale o internazionale, oppure dall'affidamento, avvenuti a partire dal 1° gennaio 2013 e fino al 31 dicembre 2021.

Il congedo obbligatorio è fruibile dal padre entro il quinto mese di vita del bambino (o dall'ingresso in famiglia/Italia in caso di adozioni nazionali/internazionali oppure dall'affidamento) e quindi durante il congedo di maternità della madre lavoratrice o anche successivamente purché entro il limite temporale sopra richiamato. Tale congedo si configura come un diritto autonomo e pertanto è aggiuntivo a quello della madre e spetta comunque indipendentemente dal diritto della madre al proprio congedo di maternità.

Ai padri lavoratori dipendenti spettano:

sette giorni di congedo obbligatorio, che possono essere goduti anche in via non continuativa, per gli eventi parto, adozione o affidamento avvenuti dal 1° gennaio 2020 e fino al 31 dicembre 2020;

dieci giorni di congedo obbligatorio, che possono essere goduti anche in via non continuativa, per gli eventi parto, adozione o affidamento avvenuti dal 1° gennaio 2021 e fino al 31 dicembre 2021. Il congedo facoltativo del padre è invece condizionato alla scelta della madre lavoratrice di non fruire di un giorno di congedo maternità. Il giorno dal padre anticipa quindi il termine finale del congedo di maternità della madre.

Il congedo facoltativo è fruibile anche contemporaneamente all'astensione della madre e deve essere esercitato entro cinque mesi dalla nascita del figlio (o dall'ingresso in famiglia/Italia in caso di adozioni nazionali/internazionali oppure dall'affidamento), indipendentemente dalla fine del periodo di astensione obbligatoria della madre con rinuncia da parte della stessa di un giorno. Infine, il congedo spetta anche se la madre, pur avendone diritto, rinuncia al congedo di maternità.

Il padre lavoratore dipendente ha diritto, per i giorni di congedo obbligatorio e facoltativo, a un'indennità giornaliera a carico dell'INPS pari al 100% della retribuzione.



Focus: qui Piemonte



Progressi per l'autostrada Asti-Cuneo: Lavori verso il completamento

L'autostrada Asti-Cuneo è considerata ormai la Salerno-Reggio Calabria del nord. La gestione dell'**Asti Cuneo** è affidata alla società per azioni Autostrada Asti-Cuneo, appositamente costituita per la realizzazione dell'infrastruttura.

Ultimamente si sono fatti alcuni importanti passi avanti per l'atteso completamento.

conclusione, prevista entro **fine 2024**.

Sulla richiesta dell'ex sindaco di Alba Maurizio Marrello, sull'impegno assunto a mantenere gratuito il collegamento con l'ospedale di Verduno, Gabusi ha confermato: "Il tema non è in discussione, chi uscirà dall'autostrada per raggiungere l'ospedale non pagherà il pedaggio.

una parte della tangenziale pre-esistente e priverebbe dell'uso gratuito da parte di una cospicua porzione di territorio, creando un traffico insostenibile su corso Asti.

Il tratto Roddi - Verduno sarà pronto entro il 2022 (un anno prima delle previsioni) e saranno dimezzati i tempi per il tratto Verduno - Cherasco.

Ovvero **0,22 euro per km**. Davantia un'altra autostrada piemontese, l'A32 Torino-Bardonecchia (72 km per 12,60 euro, 0,17 euro per km) e alla A5 Santhià-Aosta (96 km per 14,60 euro, 0,15 euro per km).

Il 17 gennaio ad Alba si è tenuto l'incontro dei Sindaci del territorio con il presidente della Regione Piemonte Cirio, l'assessore Gabusi e la Società Autostrada Asti-Cuneo.

I tempi di realizzazione saranno ridotti e nessun pedaggio per raggiungere l'ospedale di Verduno.

Durante l'incontro sono state confermate le indicazioni dei giorni scorsi da parte di Autostrada Asti-Cuneo, che si dichiara pronta a comprimere nettamente i tempi di realizzazione.

Anticipata dunque di un anno la data di fine lavori per il lotto 2.6, che comprende il tratto tra Cantina Roddi e Verduno con un tracciato in parte autostradale ed in parte con caratteristiche di strada a scorrimento veloce a 2 corsie per ogni senso

di marcia e senza alcuna intersezione a raso, i cui lavori sono iniziati la scorsa estate.

Inoltre, la società ha dichiarato il proprio impegno di chiusura anticipata dei lavori anche il lotto 2.6a, che riguarda il tratto tra Verduno e Cherasco ed è in attesa delle autorizzazioni localizzative e della Valutazione di Impatto Ambientale da Roma per il nuovo progetto all'esterno, in sostituzione del tunnel del precedente progetto.

Una volta ricevute le autorizzazioni la società appaltatrice si impegna a dimezzare i tempi contrattuali di realizzazione originariamente fissati in 30 mesi.

"Sarà finalmente più agevole raggiungere l'ospedale di Verduno" sottolineano il presidente Cirio e l'assessore Gabusi " e per farlo non sarà necessario pagare alcun pedaggio. La Regione Piemonte, inoltre, si è impegnata al massimo per approvare rapidamente le valutazioni di impatto ambientale sul lotto 2.6a, a cui è stato dato il via libera della Giunta in meno di due mesi. È fondamentale adesso che anche da Roma venga garantita altrettanta rapidità per un'opera strategica che il territorio".

Gabriella Tomasi, presidente ACIT e Fabrizio Civallero, Segretario dell'ACIT, plaudono alla risoluzione delle autorità preposte.



L'assessore regionale alle Infrastrutture Marco Gabusi, ha recentemente dichiarato, in Consiglio Regione, che i lavori per il lotto tra **Alba-Verduno e Roddi** sono iniziati con investimenti di circa 3 milioni e mezzo e dovrebbero concludersi entro dicembre 2022.

Il Ministero dovrebbe dare l'autorizzazione per il tratto Roddi-Cherasco a giugno.

Una volta ricevuta la conferma da parte dell'Is-tituzione, i cantieri si avvieranno a

Sarà possibile grazie al sistema **"Free flow"** che legge le targhe in entrata e in uscita."

Recentemente, l'Asti-Cuneo è anche stata dichiarata l'autostrada più costosa d'Italia, con i suoi 90 km per 20,40 euro.

L'attuale sindaco di Alba, Carlo Bo, ha invece espresso una forte preoccupazione per quanto riguarda il portale di esazione free flow prima dell'uscita di Alba est, che renderebbe a pagamento

Focus: qui Lazio

Istituita la Zona logistica semplificata: Collegherà 29 comuni.

La Regione Lazio ha istituito la **Zona logistica semplificata**, che dovrà collegare ben 29 Comuni del Lazio con le aree portuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, gestite dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. La scelta è stata fatta per mettere in campo una programmazione d'insieme

alle attività portuali e che avrà ripercussioni positive sullo sviluppo di tutto il nostro territorio grazie a incentivi e agevolazioni per progetti di investimento qualificati in settori chiave come trasporti e turismo. Questo significa anche creazione di nuovi posti di lavoro e **investimenti**, oltre al rafforzamento delle connessioni ferroviarie e stradali,

Formia, Frosinone, Gaeta, Guidonia, Latina, Monterotondo, Orte, Pomezia, Pontinia, Rieti, Roma, Santa Marinella, Tarquinia, Tolfa e Viterbo. Come ha spiegato l'assessore, i Comuni potranno essere tra i principali beneficiari delle misure previste dal Piano di Sviluppo Strategico.

L'attrazione di nuovi investimenti ha come obiettivo quello di generare ricadute economiche e occupazionali immediate sui territori di insediamento, innescando fattori di sviluppo quali la domanda di ricerca, di innovazione e di formazione qualificata con cui le amministrazioni locali possono interagire. Il rafforzamento degli aspetti infrastrutturali, con particolare riferimento alle connessioni ferroviarie e stradali previste dal piano regionale per Mobilità, Trasporti e Logistica porterà benefici che vanno ben oltre il sistema logistico: dal decongestionamento dei centri abitati, **liberati dal traffico** di attraversamento dei mezzi pesanti, al miglioramento della qualità dell'aria, con quote di traffici spostate dalla gomma al ferro; nuove infrastrutture, il cui utilizzo può estendersi anche al traffico veicolare, aprendo nuove direttrici territoriali dello **sviluppo economico**, rendendo servizi e aree produttive più accessibili.

“ Grazie alla nuova program-

mazione 2021-2027, disporremo di risorse per oltre 1,8 miliardi di euro, sulle quali opererà una riserva specifica a favore delle imprese che appartengono ad aree sulle quali riteniamo importante realizzare interventi particolarmente incisivi, tra le quali sarà individuato anche il perimetro disegnato dalla ZIs, concentrandoci principalmente su un ricco programma di attrazione degli investimenti e di semplificazione amministrativa”.

Ha sottolineato Paolo Orneli, l'assessore allo Sviluppo economico, commercio e artigianato.

La Zona logistica semplificata sarà utile anche alle **azioni infrastrutturali** e funzionali necessarie perché il territorio regionale acquisisca un ruolo logistico e infrastrutturale centrale all'interno dei flussi di trasporto di merci e passeggeri. Infine, la ZIs si pone di snellire le procedure amministrative per l'ottenimento delle autorizzazioni per attività produttive e per la realizzazione di opere, rendere più efficienti i servizi portuali e doganali, rafforzare i collegamenti funzionali strutturali tra porti e centri logistici individuando le priorità sui collegamenti stradali e attivare strumenti di finanziamenti pubblici, coinvolgendo la Regione e la Banca europea per gli investimenti a favore di tutte le imprese insediatesi nella ZIs.



sotto il profilo infrastrutturale e trasportistico in grado di creare una forte interconnessione tra i porti e i comuni interni del territorio, aumentando così la capacità di attrazione di investimenti, la crescita della competitività delle imprese laziali e anche nuove opportunità occupazionali legate alla Blue economy e all'ecoinnovazione.

“Si tratta di una spinta importantissima che la Regione Lazio intende dare al futuro dell'economia legata

che potranno estendersi anche al traffico veicolare”. Ha dichiarato in una nota l'assessore ai Lavori pubblici, Tutela del territorio e Mobilità, Mauro Alessandri. Le misure previste dal **Piano di Sviluppo Strategico** saranno diverse: i 29 Comuni che faranno parte della Zona logistica semplificata sono: Allumiere, Anagni, Aprilia, Cassino, Ceprano, Cisterna di Latina, Civita Castellana, Civitavecchia, Colferro, Ferentino, Fiano Romano, Fiumicino, Fondi, Formello,



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

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



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