

Intermodalità e logistica nel Piano di Ripresa e Resilienza italiano

In primo piano



Carta Verde e personale viaggiante: come entrare e uscire dall'Italia

pagina 7



Revisione del regolamento sulle reti trans-europee dell'energia

pagina 11



Ripresa europea: fine all'esenzione dalle tasse sul carburante per l'aviazione

pagina 16



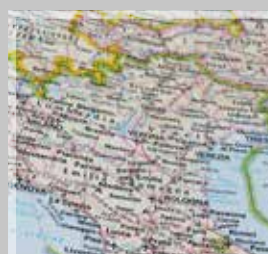
Next Generation Mobility si conclude con un messaggio

pagina 22



Assotrasporti ed Eumove scrivono al Presidente Draghi

pagina 30



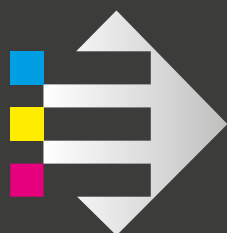
Notizie dal territorio, focus su: Piemonte, Lombardia e Friuli-Venezia Giulia

pagina 36

LA TIPOGRAFIA DELLE AZIENDE E DEI PROFESSIONISTI



creo, stampo, distribuisco



TIPOLITOEUROPA

Grafica • Stampa • Editoria • Packaging



CONSEGNE A **DOMICILIO**
IN TUTTA ITALIA

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



TN 3/2021 • Anno XXIII

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

Proprietario ed Editore

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

Redazione

Fabrizio Civallero, Michela Giuliano, Adriana Pozzo, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Giuseppe Auddino, Paolo Borchia, Davide Calvi, Eleonora Evi, Paolo Ficara, Lorenzo Pittaluga, Emanuele Scagliusi e Annalisa Tardino.

Amministrazione

Stefania Ricca

Redazione e pubblicità

Cuneo • Tel.: 0171 412816

Fax: 0171 426964

Email: info@trasportonotizie.com

Stampa

Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social

trasportonotizie.com

TN - Trasportonotizie

NotizieTN

Tutti i diritti riservati. È vietata la pubblicazione, anche parziale, senza l'autorizzazione dell'Editore.

Nell'eventualità che testi e illustrazioni di terze persone siano riprodotti in questa pubblicazione, l'Editore è a disposizione degli aventi diritto non citati.

In assenza di specifico accordo scritto fra le parti, i collaboratori della testata forniscono a titolo gratuito il materiale per la pubblicazione, che diventa proprietà dell'Editore anche per usi futuri.

SOMMARIO

3. **EDITORIALE**

4. **AUTOTRASPORTO 360°**

10. **NORME E ISTITUZIONI**

19. **L'INTERVISTA**

22. **EVENTI**

24. **SICUREZZA E REVISIONI**

32. **LA TUA VOCE**

32. **CONSULENTI**

32. **Legale**

34. **Legale**

36. **DAL TERRITORIO**

36. **Qui Piemonte**

37. **Qui Lombardia**

38. **Qui Friuli-Venezia Giulia**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



RIPARTIRE SÌ, MA IN SICUREZZA

Nella seconda metà di giugno si sono verificati diversi incidenti molto gravi, alcuni mortali, che hanno coinvolto automobilisti e camionisti in viaggio sulle autostrade italiane. Nonostante le cause non siano ancora certe e non sia nostro compito indagare sull'accaduto, ci chiediamo cosa si possa fare concretamente per ripartire in sicurezza.

Nel PNRR, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che vedremo più approfonditamente a pagina 12, vediamo che le risorse stanziare per i trasporti, in particolare per lo sviluppo dell'intermodalità e la logistica integrata, la digitalizzazione dei sistemi, l'ammodernamento e la creazione di nuove infrastrutture sono ingenti. Inoltre, grande attenzione è

stata rivolta anche al trasporto marittimo, con particolare riguardo ai porti del sud Italia, i quali si configurano come vera e propria porta d'accesso dell'Unione Europea per le merci provenienti dall'est del mondo. Approfondiamo l'argomento sotto diversi punti di vista a pagina 10, 13 e 19 insieme ai contributi degli Onorevoli che, sia a livello nazionale, sia a livello europeo, si stanno impegnando in prima persona per promuovere la rinascita degli scali merci.

Tutti gli interventi previsti non potranno far altro che migliorare la situazione, ma nel frattempo, la cronaca quotidiana e le denunce degli autotrasportatori mostrano un settore in affanno, sempre più sotto pressione, che deve lottare per sopravvivere.

Tornano i divieti di circolazione per i mezzi pesanti

Rientro alla normalità?

Dopo mesi di sospensione dei divieti di circolazione dei mezzi pesanti superiori alle 7,5 tonnellate, per agevolare il sistema dei trasporti durante i periodi di chiusura più restringenti e diffuse nella Penisola, riprende lo **stop dei camion** stabilito con il calendario pubblicato a dicembre. Ricordiamo che da giugno a settembre il divieto domenicale entrerà in vigore alle ore 7:00 e fino alle 22:00.

I mezzi che trasportano prodotti per impiegati nella lotta al Covid-19, come vaccini, DPI, forniture per strutture sanitarie, invece, sono esentati dal blocco.

Cogliamo l'occasione per condividere nuovamente il **calendario** di TN TrasportoNotizie con i divieti di circolazione in vigore nel 2021 in due versioni: la versione [da viaggio](#), da piegare e tenere nel parasole, e la versione [tradizionale](#) a colori.

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



Crescita dell'autotrasporto in Italia

Primi segnali di ripresa per il settore

I dati del primo trimestre 2021 sono positivi e fanno ben sperare per il prossimo futuro.

Dopo un 2020 di contrazione dei settori produttivi, le previsioni per l'**autotrasporto europeo** per il 2021 sono positive: si stima una crescita generale del 4,7% spinta dalla ripresa industriale e dal ritorno al consumo da parte dei cittadini.

Nel nostro Paese, i volumi di traffico sono di fatto cresciuti, tornando a livelli pre-Covid. Tuttavia, il **fatturato** dell'autotrasporto fatica ad aumentare, rimanendo ancora sotto i livelli pre-pandemia di 7 punti percentuali.

A rallentare la crescita concorrono molti fattori: nonostante il traffico stradale non sia ancora tornato ai livelli del 2019, il **prezzo del gasolio** negli ultimi mesi ha subito un forte aumento. Inoltre, determinate materie prime importate da Paesi extra-Ue hanno subito un rincaro e risultano essere di difficile reperimento, anche per via della scarsità di container e la dilatazione dei tempi di consegna su scala

globale. La crisi innescata dalla **pandemia** è ancora molto forte in alcune aree del globo, con Paesi in lockdown parziale o totale e altissimi tassi di contagio.

Tra le note positive per il settore dei trasporti, si registra un ritorno agli **investimenti** del settore, con un +4,4%, spinto anche dagli incentivi per il rinnovo dei mezzi.

Con il graduale ritorno alla "normalità", la sospensione delle restrizioni per

la popolazione e la ripresa degli spostamenti in sicurezza tra gli Stati membri dell'Unione, si prevede la conferma del segnale positivo anche per il secondo trimestre del 2021.

Le **riaperture**, infatti, porteranno a un aumento dei consumi in tutti i settori, con effetti positivi anche sul trasporto merci. Nel frattempo, si attendono i mesi estivi e il ritorno dei turisti stranieri per l'agognato rimbalzo post-lockdown.



Rimborso pedaggi 2020: al via la prima fase

Diminuzione rimborsi per i mezzi più inquinanti

Con la delibera n. 4 del 10 giugno 2021 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale, il Comitato Centrale dell'Albo ha comunicato l'apertura della prima fase della procedura per richiedere il rimborso relativo ai pedaggi autostradali per i transiti effettuati nel 2020 a partire dal 22 giugno 2021.

La somma totale stanziata per la **riduzione compensata** dei pedaggi è di circa 146 milioni di euro.

La prima fase, che riguarda la prenotazione della domanda, è accessibile dalle ore 9.00 di martedì 22 giugno 2021, fino alle ore 14.00 del 28 giugno 2021.

Gli autotrasportatori possono collegarsi al sito dell'Albo per la **prenotazione della domanda** di rimborso, garantendosi l'accesso alla fase 2 della procedura, l'inserimento dei dati relativi alla domanda, firma ed invio della stessa, prevista entro il mese successivo, disponibile dalle ore 9.00 del 21 luglio 2021 e fino alle ore 14.00 del 6 agosto 2021.

L'inoltro della domanda è possibile esclusivamente tramite la compilazione della **procedura online**, attraverso l'uso dell'applicativo "Pedaggi".

Secondo quanto riportato dalla Gazzetta Ufficiale nr. 110 del 29 aprile 2020, le percentuali di riduzione sono le seguenti. Come mostrato dalla tabella, i mezzi meno inquinanti vengono "premiati" con una percentuale di sconto maggiore.

Rispetto all'anno precedente viene annullato il rimborso per gli **Euro III** nella prima, seconda e terza fascia di fatturato, mentre diminuisce di un punto percentuale per la quarta e la quinta fascia di fatturato. Diminuisce di un punto percentuale il rimborso degli **Euro IV** per la seconda fascia di

fatturato, di due punti percentuali per la terza, quarta e quinta fascia di fatturato. Non subiscono variazioni le percentuali riguardanti i veicoli **Euro V** e superiori per tutte le fasce di fatturazione.

Alle imprese che hanno effettuato almeno il 10% del fatturato in **pedaggi notturni**, con ingressi dalle ore 22.00 ed entro le 2.00, e uscite prima delle ore 6.00, si aggiunge un 10% di riduzione dei pedaggi, cumulabile con quanto stabilito secondo la fascia di fatturazione e la motorizzazione, fino ad un limite massimo del 13%.

Sconti pedaggi 2020			
Fatturato / Motorizzazione	Euro III	Euro IV	Euro V e superiori
Da 200.000 a 400.000	0%	1%	5%
Da 400.001 a 1.200.000	0%	2%	7%
Da 1.200.001 a 2.500.000	0%	3%	9%
Da 2.500.001 a 5.000.000	2%	5%	11%
Oltre 5.000.000	3%	6%	13%

Sospeso pagamento dell'ART

È possibile richiedere il rimborso

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha comunicato che il contributo ART 2021 sarà rimborsato alle imprese di autotrasporto in regola con il versamento delle annualità 2019 e 2020.

Dopo l'inserimento dell'emendamento che ne prevedeva la sospensione nel decreto legge **Sostegni "bis"**, il provvedimento è stato approvato, visto e considerato le difficoltà delle imprese causate dall'emergenza sanitaria da Covid-19.

Di conseguenza, per le aziende **in regola** coi pagamenti, i contributi versati entro il 30 aprile 2021 saranno totalmente rimborsati, interessi compresi.

Invece, per gli autotrasportatori che non hanno ancora perfezionato i pagamenti delle quote 2019 e 2020, il rimborso sarà risarcito al netto di quanto effettivamente dovuto.

Infine, le aziende che hanno versato la quota entro per il 2021, ma che non hanno ancora adempiuto alle

dichiarazioni precedenti, non avranno diritto al rimborso fino a quando non completeranno i versamenti per il 2019 e 2020.



Le misure del Decreto Sostegni per l'autotrasporto

Obiettivo: aumentare la sicurezza stradale

Secondo quanto dichiarato dal Ministro Giovannini, le misure contenute nel decreto sono volte al miglioramento della vita dei cittadini attraverso l'agevolazione della mobilità, l'aumento della sicurezza stradale, il sostegno al **trasporto pubblico** locale, l'autotrasporto e il comparto portuale. Con l'approvazione del Decreto Sostegni da parte del parlamento viene confermata la sospensione del pagamento del contributo dell'ART, Autorità di Regolazione dei Trasporti per le imprese di trasporti per l'anno 2021. Anche se indirettamente, il decreto prevede interventi per il miglioramento della sicurezza sul lavoro, attraverso l'adeguamento dei dispositivi antincendio delle **gallerie** di strade e autostrade inserite nella rete di collegamento transeuropea. I gestori, ovvero Anas e i concessionari stradali, entro il 31 dicembre 2021

devono presentare alla Commissione permanente per le gallerie un progetto di sicurezza per l'adeguamento delle infrastrutture alla normativa europea 2004/54/CE. Secondo quanto disposto, i lavori dovranno essere completati entro il 31 dicembre 2025.

Nel dettaglio, gli interventi riguardano la realizzazione degli impianti di ventilazione, **illuminazione** e antincendio, dove non presenti, e delle uscite di **sicurezza**, dei sistemi di drenaggio dei liquidi infiammabili e tossici e dell'apposita segnaletica stradale.

Per quanto riguarda i lavoratori delle aree portuali di Cagliari e Catania, colpiti più di altri dalla diminuzione del traffico di merci e passeggeri per via dell'**emergenza sanitaria** da Covid-19, sono state previste delle misure di sostegno al reddito.

Quanto stabilito dal Decreto Sostegni va a sommarsi agli indennizzi già

stanziati in precedenza, nel mese di aprile, previsti per gli ormeggiatori dei porti italiani, gravemente colpiti dalle conseguenze della pandemia da Covid-19.



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

Carta Verde e personale viaggiante

La documentazione necessaria per entrare e uscire dall'Italia

La Carta Verde per il Covid-19 è il **documento** elettronico, disponibile anche in formato cartaceo, che certifica l'avvenuta vaccinazione, guarigione dalla malattia o test negativo e permette di viaggiare nell'Unione Europea in sicurezza, partecipare a eventi pubblici, accedere a residenze sanitarie e viaggiare nei territori classificati come "zona rossa" o "arancione".

Disponibile entro il 28 giugno a tutti gli aventi diritto, a partire dal 21 giugno 2021 è necessaria per ogni ingresso/rientro in Italia.

La Carta Verde non è però richiesta al **personale viaggiante** in entrata/uscita dall'Italia, che viaggia all'interno dell'area Schengen. Gli autisti di camion, infatti, rientrano tra le categorie di persone escluse dalla normativa e sono quindi esonerati dall'esibizione del documento.

Tuttavia dovranno dotarsi di un nuovo documento, tramite la compilazione online del **dPLF**, ovvero il modulo europeo di localizzazione digitale, disponibile sul sito <https://app.euplf.eu/#/>.

In caso di problemi tecnici con il portale, potrà essere esibita un'auto-certificazione sostitutiva.

Il dPLF non esonera dai controlli sui **sintomi** del Covid-19 e, qualora un autista manifestasse segnali compatibili con la malattia, si dovrà sottoporre alle misure preventive secondo quanto stabilito dallo Stato in cui sta viaggiando. Il documento, infatti, ha l'obiettivo di tracciare i contatti del personale viaggiante e contattare eventuali **soggetti a rischio** in caso di insorgenza della malattia.

Secondo l'ordinanza emessa dal Ministero della Salute il 18 giugno 2021, Carta Verde e dPLF sono in vigore da lunedì 21 giugno 2021.



Manomissione AdBlue

Annullato lo sconto sulle accise

L'AdBlue è l'additivo che riduce le emissioni inquinanti dei veicoli industriali e il cui utilizzo è obbligatorio per gli autotrasportatori europei. Senza di questo, anche i veicoli più moderni Euro VI possono emettere **ossidi di azoto** in quantità tali da essere paragonati agli Euro 0.

Il prodotto, iniettato direttamente nei gas di scarico dei trattori stradali diesel, è un costo non indifferente per le aziende e in tutta Europa si verificano casi di manomissione del sistema SCR, il dispositivo elettronico che gestisce l'afflusso dell'additivo, tramite l'impiego di **emulatori elettronici** della centralina e altre manomissioni.

Nonostante in Italia non sia prevista una specifica sanzione per questa tipologia di reato, le forze dell'ordine general-

mente constatano la violazione dell'**articolo 78** del Codice della Strada (Modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione) che prevede una multa di 431 euro.

Visto l'aumento dell'incidenza del reato in caso di controllo, la sanzione si è rivelata insufficiente a fermare questa pratica, tanto che l'Agenzia delle Accise, delle Dogane e del Monopolio ha "escogitato" un **deterrente** di gran lunga più penalizzante per l'autotrasportatore. In caso venga riscontrata la presenza di un emulatore, o altro dispositivo atto a manomettere l'uso dell'AdBlue, l'azienda non avrà più la possibilità di presentare la domanda per lo sconto sulle accise e, l'Agenzia potrà procedere

al recupero delle somme versate in precedenza.

La "nuova" sanzione è già stata applicata lo scorso maggio nei confronti di un **autotrasportatore** fermato nel veronese e colto in flagranza di reato. Dopo aver applicato la consueta multa di 431 euro per violazione dell'articolo 78 del Codice della Strada, la stradale ha segnalato l'autotrasportatore all'Agenzia, la quale ha notificato all'impresa una sanzione per crediti inesistente in riferimento al rimborso delle accise richiesto.

Come spiegato dall'Agenzia stessa, modificando la centralina del veicolo, il mezzo perde la **conformità** con l'omologazione alla classe Euro indicata nel libretto e, di conseguenza, il diritto all'agevolazione sul gasolio per autotrazione.

Costi d'esercizio giugno 2021

Nuovo aumento del gasolio

Nel corso di giugno 2021, l'ex MIT, oggi Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha pubblicato le tabelle con i valori di riferimento dei costi dell'autotrasporto. Come noto, si tratta dei **costi di esercizio** indicativi per le imprese di trasporto merci per conto terzi. Sono valori di riferimento e non tariffe minime, secondo quanto

stabilito dalla Legge di Stabilità 2015. I costi sono stati aggiornati in base al prezzo medio del gasolio alla pompa nel mese di maggio 2021, pari a **1.449,34 euro** per 1.000 litri, in aumento rispetto al mese precedente.

Il Ministero definisce i valori di riferimento dei costi di esercizio, scorporando la componente dell'Iva (scaricata dalle imprese di autotrasporto) dal

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

Dunque, per i veicoli fino a 7,5 tonnellate, il valore del costo al litro del gasolio è di **1,187 euro**; per i veicoli oltre le 7,5 tonnellate, il valore è 0,973 euro.

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

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.449,34) è espresso, dal **M.I.S.E.**, in euro per 1.000 litri. Tale valore va successivamente scorporato dell'IVA corrente dividendolo ulteriormente per 1,22 essendo l'IVA attualmente applicata pari al 22%. Il dato mensile che interessa, verrà ricavato come segue:

Prezzo al consumo per litro = $1.449,34 / 1000 = 1,44934$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio = $1,44934 / 1,22 = 1,187983 = 1,187$

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

Valore del costo unitario per litro del Gasolio = $(1,44934 / 1,22) - 0,21418609 = 0,9737975 = 0,973$

Croissant
Surgelati Già Cotti

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

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

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



Giuseppe Auddino
Senatore Movimento 5 Stelle

Il retroporto dello scalo di Gioia Tauro

Investimenti per 6 milioni di euro

È stato aggiunto un altro importante tassello al rilancio del Porto di Gioia Tauro: la gestione delle risorse per il retroporto, pari a 6 milioni di euro stanziati con il mio emendamento alla legge di bilancio 2020, è passata all'Autorità Portuale in seguito all'accordo con il Corap, ente della **Regione Calabria**, grazie anche al lavoro che ho svolto insieme ai vertici regionali in questo ultimo anno. Il Ministero delle Infrastrutture può finalmente stanziare le risorse previste per la riqualificazione del retroporto per il triennio 2020 - 2022 per l'avvio dei cantieri.

L'emendamento a mia prima firma ha inserito nella manovra finanziaria dello scorso anno la spesa di 6 milioni di euro per l'**ammodernamento** e lo sviluppo del retroporto di Gioia Tauro.

Le risorse sono state previste per realizzare opere di riqualificazione, in particolare nell'ambito della viabilità, dei trasporti, della logistica e del decoro urbano delle aree industriali ricadenti nei comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando.

Da anni sostengo che un vero **rilancio** dello scalo necessita di infrastrutture,



supporto logistico in tutta l'area che circonda il porto, connessione alle reti primarie e dotazione di servizi e attrezzature di supporto alle attività portuali: l'importanza dello sviluppo dell'area industriale retroportuale ai fini della crescita economica e dello sviluppo del sistema imprenditoriale di tutto il territorio è, per me, indiscutibile. Questo è un risultato di grande valore per il tutto il territorio regionale: finalmente verranno avviati i cantieri che riqualificheranno la zona industriale del retroporto e renderanno, indubbiamente, il sistema imprenditoriale attorno allo scalo gioiese più forte e competitivo, attrattore di nuovi investimenti.

Da quando ho iniziato ad occuparmi delle tematiche relative al Porto di Gioia Tauro, ho subito rilevato come una delle principali criticità presenti nel sistema portuale fosse la ripartizione delle **competenze** sull'area portuale e su quella retro portuale tra vari enti e istituzioni e come gli interventi necessari allo sviluppo richiedessero atti

d'intesa e di coordinamento tra essi, spesso non agevolmente realizzabili.

Ho subito rilevato come fosse auspicabile l'istituzione di un'unica cabina di regia in cui poter affrontare tutti gli interessi del sito e armonizzare le azioni necessarie, superando le logiche di interventi legati a singoli progetti e prescindenti da una **visione di sistema**; l'esistenza di una strategia operativa unitaria avrebbe creato, indubbiamente, le condizioni proficue ad un maggiore coinvolgimento degli investitori e dei grandi operatori internazionali e locali.

Ora l'Autorità portuale gestirà i cantieri che riqualificheranno l'area industriale retroportuale nell'ottica di uno sviluppo che, come ho sempre sostenuto, sarà coordinato tra sistema portuale, area retro portuale, settori produttivi e altre attività correlate alla **logistica**.

Continuerò a lavorare ed a mantenere alta l'attenzione sul Porto perché credo fermamente che da qui passino delle ottime chance di sviluppo non solo per tutta la Calabria o per l'Italia, ma l'intera area del Mediterraneo.





Paolo Borchia
Eurodeputato Identità & Democrazia

Revisione del regolamento sulle reti trans-europee dell'energia Implicazioni per il settore dei trasporti

Il regolamento europeo no. 347 del 2013 sull'istituzione delle reti trans-europee dell'energia (RTE-E) stabilisce gli orientamenti per individuare, selezionare e dare priorità all'attuazione di progetti di interesse comune (PIC), nell'ottica di garantire e **diversificare** l'approvvigionamento energetico dell'Unione.

La Commissione Europea, ritenendo prioritaria la modernizzazione del sistema energetico europeo nonché delle infrastrutture transfrontaliere, propone ora una revisione di tale regolamento affinché il sistema energetico stesso venga reindirizzato, come del resto tutti gli altri settori produttivi su cui l'UE abbia una competenza legislativa, verso l'obiettivo di abbattimento delle **emissioni** disposto dalla tanto discussa strategia del "Green Deal", che il nuovo Esecutivo europeo ha voluto porre alla base dell'intero processo decisionale dell'Unione fin dall'inizio della legislatura in corso.

La proposta di revisione emessa dall'Esecutivo è attualmente al vaglio della commissione Industria dell'Europarlamento, mentre spetterà alla commissione Trasporti l'emissione di un Parere che individui le implicazioni della proposta per il **settore dei trasporti**. La redazione di tale Parere è stata affidata a chi scrive il presente articolo.

Come anticipato poc'anzi, la revisione, nell'interpretazione della Commissione, vorrebbe concedere un ruolo di rilievo, se non forse di assoluto protagonismo, allo sviluppo dell'energia pulita, in particolare all'elettricità nonché all'idrogeno; per quanto riguarda il caso specifico dei trasporti, la Commissione

sostiene infatti che vi sarà un aumento significativo della domanda di energia proveniente dal settore dei **veicoli elettrici**, e che le tecnologie di rete intelligenti dovrebbero contribuire a migliorare il sostegno alla rete energetica per la ricarica transfrontaliera ad alta capacità.

Pur nell'attesa della conclusione dei lavori delle rispettive commissioni, è opportuno ricordare tuttavia come esistano, in sede europea, due interpretazioni assai divergenti su quello che è, o dovrebbe essere, il carattere della **transizione** verso un sistema energetico decarbonizzato.

Da un lato si schiera chi, come l'Esecutivo europeo, ambisce ad una transizione immediata, che sposti nel brevissimo termine la produzione nonché il consumo di energia dal fossile alle **rinnovabili**; dall'altro lato si colloca chi, come l'autore del presente articolo, propone invece una transizione graduale, ritenendo che la sostenibilità economica, la competitività commerciale nonché i livelli di occupazione e l'approvvigionamento energetico a **prezzi accessibili** siano salvaguardabili solamente adattando il ritmo della transizione alle reali esigenze e capacità di assorbimento del mercato e dell'innovazione tecnologica, senza volerle dettare a priori.

Lo stesso settore dei trasporti, coinvolto in prima linea dal processo della transizione, ci indirizza verso la comprensione di quali potrebbero essere i rischi in un processo di transizione oltremodo accelerato.

Sebbene infatti la propulsione elettrica a batteria offra già, da un lato, **percorsi sostenibili** a basse o zero emissioni per quanto concerne le

autovetture e i veicoli commerciali leggeri, tuttavia continuano d'altra parte ad essere assenti dal mercato soluzioni basate sui combustibili alternativi che siano realmente in grado di sostituire completamente e già da subito i combustibili convenzionali per i **veicoli commerciali** pesanti, nonché, soprattutto, per ambiti quali la navigazione e l'aviazione.

Le opzioni tecnologiche che siano prontamente utilizzabili non possono pertanto venir escluse dal processo di transizione, se non si vuole compromettere la sostenibilità stessa del settore dei trasporti. Il potenziale del gas naturale liquefatto (GNL) e del gas naturale compresso (GNC) come soluzioni transitorie, soprattutto nel **settore marittimo**, deve perciò continuare ad essere riconosciuto e valorizzato come opzione transitoria essenziale.





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

Intermodalità e logistica integrata nel PNRR

Un intero capitolo dedicato con un investimento di 360 milioni

Il sistema italiano dei trasporti ha svolto un ruolo egregio e stoico durante tutto il periodo Covid-19, lockdown inclusi, permettendoci di avere sempre, in ogni luogo, le merci desiderate. Il non essersi mai fermati, però, non significa che il comparto non abbia subito ripercussioni dalla pandemia.

Il suo rilancio passa dal PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) che all'**intermodalità** e alla logistica integrata dedica un intero capitolo della Missione 3, destinando 360 milioni di euro. I progetti riguardano innanzitutto interventi di riforma dei porti che, insieme agli investimenti previsti con i fondi nazionali, sono finalizzati a garantire l'intermodalità con le grandi linee di comunicazione europee, sviluppando collegamenti con i traffici oceanici e con quelli intermediterranei. L'obiettivo è aumentare la dinamicità e la **competitività** del sistema portuale italiano, riducendo al contempo le emissioni climalteranti. Si punta ad aumentare il volume sia dei passeggeri, che nel 2019 si attestavano a 56 milioni di cui 12 da navi da crociera, sia delle merci, nel 2019 pari a 479 milioni di tonnellate.

La creazione di posti di lavoro riguarderà non solo le aree portuali ma anche l'entroterra, stimolando lo **sviluppo economico** a livello locale e nazionale.

Agiremo sulle semplificazioni delle procedure di autorizzazione anche per gli impianti di cold ironing, ovvero per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio. Attueremo, infine, il regolamento sull'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali, ridefinendone le condizioni

della durata, i poteri di vigilanza e controllo, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari.

Ma è sull'intermodalità e la **logistica integrata** che verranno investite le risorse: 250 milioni di euro saranno dedicati alla digitalizzazione della catena logistica e 110 milioni all'innovazione digitale dei sistemi aeroportuali.

La **digitalizzazione** dei sistemi logistici avrà un rilevante ruolo di rilancio grazie all'utilizzo delle soluzioni tecnologiche innovative volte ad efficientare il sistema e a ridurre l'impatto ambientale. Le infrastrutture logistiche saranno concepite come un unicum di nodi e reti, adeguatamente interconnesse, che consentono una movimentazione dei carichi quanto più possibile fluida e priva di "colli di bottiglia". Ciò è possibile solo attraverso un'efficace opera di digitalizzazione per garantire: procedimenti "just in sequence"; "industrializzazione" della **catena di trasporto** tra aeroporti, porti marittimi, dry ports; modularità e standardizzazione necessaria per gestire grandi numeri di merci sbarcate nei porti.

La rivoluzione digitale e il correlato aumento di produttività saranno legati ad altri investimenti significati del PNRR che mirano a portare **banda larga e 5G** nei nodi principali della catena logistica.

Si punta a superare criticità come l'eccessiva burocrazia nelle procedure, ancora fortemente dipendenti da documentazione cartacea, il mancato



avvio effettivo dei processi di semplificazione normativa, la frammentazione dei sistemi informatici implementati dai vari enti e attori della catena logistica nonché i tempi di attesa per il carico/scarico delle merci e per i consueti controlli che risultano non competitivi rispetto ad altri paesi europei.

Questi investimenti aumenteranno la competitività logistica nazionale grazie alla realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra attori **pubblici e privati** per il trasporto merci e la logistica, in grado di semplificare procedure, processi e controlli puntando sulla de-materializzazione dei documenti e lo scambio di dati e informazioni.

Infine, sarà favorita la transizione digitale delle imprese del settore. I progetti di innovazione digitale dei sistemi aeroportuali riguarderanno, invece, la realizzazione di infrastrutture cloud e virtualizzazione delle infrastrutture operative nonché la definizione di un nuovo modello di manutenzione oltre alla condivisione sicura delle informazioni.



Annalisa Tardino,
Eurodeputata Identità & Democrazia

Sicilia: investimenti in trasporto merci e logistica

Trampolino di lancio per l'intero sistema Italia

Investimenti in infrastrutture stradali e ferroviarie interne, ponte sullo Stretto, competitività dei porti, sviluppo delle ZES e definizione del Bonus Mare.

Interventi possibili, come confermato anche dall'Unione europea, e indispensabili per **rinvigorire il trasporto** merci e la logistica in Sicilia, guardando anche all'intero Paese.

Perché rafforzare il ruolo dell'Isola nel Mediterraneo, centrale per sua natura geografica e storica, può essere un trampolino di lancio per l'intero sistema trasporti italiano.

Per fare ciò, ed essere protagonisti nella corsa alla ripresa economica post-pandemia, puntando a interventi strutturali, occorre uno sforzo da parte di tutti. È da poco stato raggiunto un accordo tra Consiglio e Parlamento Ue sul programma Meccanismo per collegare l'Europa 2.0 per il periodo 2021-2027, nei settori **trasporti, energia e digitale**: 33,71 miliardi di euro, che serviranno anche a finanziare il potenziamento delle tratte ferroviarie e la connettività locale sul territorio, incluse le aree meno accessibili. Come, appunto, la Sicilia, dove è urgente intervenire per velocizzare le vie di collegamento già esistenti e per realizzarne di nuove.

Tuttavia, per permettere il salto in avanti del sistema trasporto merci della Sicilia, occorre anche una visione di insieme che tenga uniti **strade, ferrovie e porti**. Bisogna lavorare su una specializzazione settoriale degli scali marittimi, garantendo che siano a sistema tra di loro e che facciano riferimento a specifiche filiere di distribuzione, con una equa ripartizione tra porti transhipment e gateway.



Va da sé che in questa stessa visione bisogna prevedere lo sviluppo delle Zone economiche speciali, puntando a una riforma che semplifichi le procedure, alla dotazione infrastrutturale delle aree funzionali, alla garanzia di connessioni tra porto / retro-porto / infrastrutture ferroviarie, oltre che migliorando l'attrattività dei porti stessi. Potrebbero essere coinvolte realtà come Palermo e Augusta, ma anche Termini Imerese, Licata, Gela e Trapani.

Ci sono poi le reti transeuropee dei trasporti (TEN-T). La Commissaria Ue ai trasporti, Adina Valean, rispondendo a una interrogazione da me promossa, e sostenuta dalla delegazione Lega, ha messo nero su bianco che il ponte sullo **Stretto di Messina** rientra tra le opere finanziabili con fondi Ue, affermando che il collegamento tra la Sicilia e l'Italia continentale fa già parte del corridoio "Scandinavia-Mediterraneo".

Ci sono quindi le risorse, ci sono i progetti, serve adesso un piano completo. Se abbinato allo sviluppo della viabilità e della rete ferroviaria interne, il ponte è, infatti, un'opera incredibilmente vantaggiosa per il trasporto merci da e per la Sicilia e i suoi porti, e che permetterebbe ai **container** (su gomma e su rotaia) di attraversare questo

braccio di mare in pochi minuti.

Senza contare gli importanti risvolti sul piano occupazionale, a sostegno delle imprese e sul comparto del turismo, considerato l'appeal che sarebbe generato dall'opera. E per garantire condizioni competitive sia al **settore marittimo** che agli operatori stradali (come alternativa alla rotaia su lunga distanza), dall'anno scorso, d'accordo con le associazioni di categoria dell'autotrasporto e l'Assessorato regionale, abbiamo avviato un'interlocuzione Sicilia-Commissione europea per il Bonus per le Autostrade del mare. Il progetto prevede il ritorno del contributo direttamente agli autotrasportatori che optano per il trasporto combinato strada-mare, così da diventare un aiuto concreto alla categoria, sia per le ore di guida sia per l'abbattimento dei costi, oltre che all'ambiente.

Si tratta certamente di un piano ambizioso, ma non più procrastinabile. I temi della **continuità territoriale**, dello stato di insularità, delle infrastrutture e del rafforzamento logistico della Sicilia sono tutte facce della stessa medaglia: quella che porta verso la ripresa economica, lo sviluppo e l'occupazione. Temi su cui il nostro lavoro continua senza sosta.

Brennero: il Ministro annuncia un tavolo permanente

Incontro con la Ministra austriaca

Il Ministro Giovannini annuncia l'apertura di un tavolo permanente sul Brennero.

La questione del Brennero e dei blocchi unilaterali imposti dall'Austria interessa principalmente l'Italia e la Germania, in quanto le stime hanno individuato in 170 miliardi di euro il valore dell'interscambio tra i due Paesi, valore che raggiunge i 214 miliardi di euro includendo i traffici con Polonia, Slovacchia e Repubblica Ceca. Attraverso il Brennero, infatti, passa un quarto del traffico merci transalpino.

Di conseguenza, i divieti di transito presenti nel Tirolo austriaco penalizzano le nostre imprese, causando un danno generale all'**economia italiana** alle prese con la ripartenza post lockdown.

Tali limiti, imposti dal Governo austriaco a partire dal 2017, sono giustificati da ragioni ambientali ed ecologiche, in quanto il corridoio del Brennero, che si inserisce all'interno dell'asse Scandinavo-Mediterraneo, è un'area a forte vocazione turistica che trova il suo punto di forza proprio nel patrimonio naturalistico.

Considerando che il trasporto su gomma rimane la modalità principale del traffico merci, la linea ferroviaria è prossima a raggiungere il livello di capacità massima utilizzabile e le nuove motorizzazioni mettono a disposizione l'impiego di **mezzi pesanti** sempre meno inquinanti, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha annunciato l'istituzione di un tavolo permanente sul Brennero, affinché si possano individuare soluzioni per lo sviluppo e l'implementazione delle reti di trasporti TEN-T.



In particolare, sull'asse europeo Scandivano-Mediterraneo è atteso il completamento della galleria di base e delle **linee ferroviarie**, sperando che i camion più ecologici possano avere libero accesso all'autostrada austriaca. Inoltre, per permettere la circolazione anche dei mezzi a trazione elettrica è necessario dotare l'infrastruttura delle dovute colonnine di ricarica.

"Il Brennero è fondamentale per il futuro dell'economia e dell'Italia. È cruciale che ci sia cooperazione e coordinamento tra i Paesi europei per promuovere uno sviluppo del **corridoio del Brennero** che tuteli le prerogative delle industrie italiane e i principi fondamentali dell'Ue, come la libera circolazione delle merci e la concorrenza leale" ha dichiarato il Ministro Giovannini durante il suo intervento. "Per questo sostengo la tesi del sistema camerale, secondo cui i

divieti unilaterali imposti dal Tirolo non sono conformi al diritto europeo e auspico si trovino soluzioni congiunte a breve termine" ha concluso il Ministro.

Tuttavia, l'incontro di giugno tra il Ministro Giovannini e l'omologa austriaca, Leonore Gewessler, si è concluso con un nulla di fatto.

I due ministri, d'accordo sull'instaurare un dialogo ispirato ai principi su cui si fonda l'**Unione Europea**, hanno sostenuto i propri punti di vista. Confermando il reciproco interesse a collaborare in ottica di uno sviluppo sostenibile della mobilità e individuando il completamento del tunnel ferroviario di base del Brennero come soluzione a medio termine per il traffico merci sull'asse Scandinavo-Mediterraneo, l'Austria non accenna a fare passi indietro sui divieti di transito unilaterali imposti sull'autostrada tirolese.

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

Il PNRR e l'autotrasporto: arriva l'e-CMR

La lettera di vettura elettronica

L'Unione Europea, con il Green New Deal, si è posta l'ambizioso obiettivo di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050. Da qui si sono sviluppati i **pilastri** fondamentali del PNRR italiano e degli altri Paesi europei, improntati su digitalizzazione, innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale.

Dei 221,5 miliardi di euro destinati all'Italia, di cui 69 sono a fondo perduto, 57 sono stati stanziati per la realizzazione delle grandi opere, un investimento atteso da tempo che non potrà far altro che portare benefici anche al settore dell'autotrasporto.

All'interno del documento presentato all'UE, grande spazio è poi riservato ad azioni dirette nel settore dell'autotrasporto e della logistica, strettamente legate allo sviluppo dell'**intermodalità** dei trasporti. Tra gli obiettivi generali troviamo la "digitalizzazione della catena logistica" che prevede, tra le altre, la "semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all'adozione del CMR elettronico, alla spedizione delle merci, all'identificazione dei laboratori di analisi accreditati".

Come riportato nel PNRR, "la digitalizzazione dei documenti di trasporto è un elemento chiave della strategia UE per la mobilità delle merci in tutte le



modalità di trasporto, come dimostrano i recenti Regolamenti 2020/1056/UE, che mira a facilitare lo scambio di informazioni elettroniche, e 2020/1055/UE, che introduce la possibilità di utilizzare l'eCMR come parte dei controlli sulle operazioni di cabotaggio stradale".

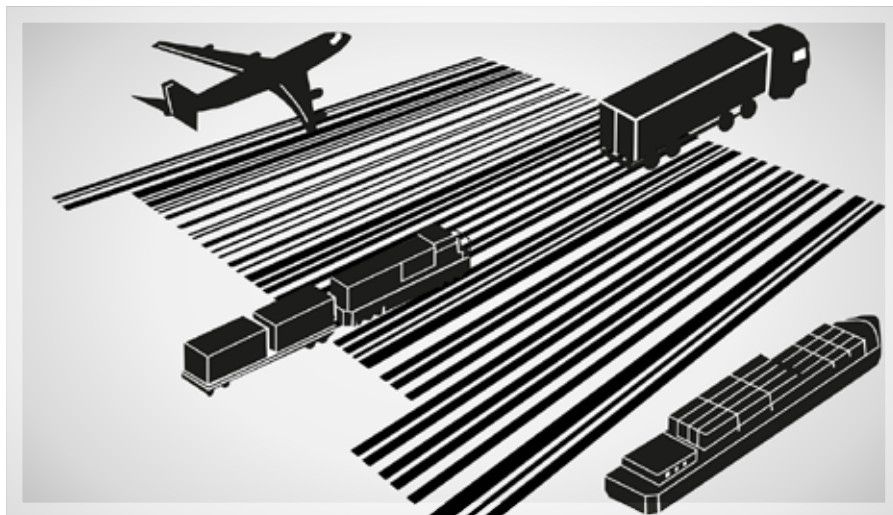
Ma di cosa si tratta? L'e-CMR è la lettera di vettura elettronica, uno strumento digitale già sperimentato in alcuni Paesi europei a partire dal 2019. I vantaggi attesi e, in parte già verificati, sono diversi: una maggiore **sicurezza** e velocità del flusso di informazioni tra tutti gli operatori della catena logistica, con scambio telematico dei dati in tempo reale; una diminuzione dei costi e dell'impatto ambientale per il

minor impiego di carta; la possibilità di fatturare elettronicamente; una maggiore trasparenza e facilità di controllo anche e soprattutto per i trasporti intermodali. Infine, è attesa un'incentivazione alla competitività delle imprese italiane che potranno acquisire contratti di trasporto internazionale anche nei Paesi in cui è già stato adottato l'e-CMR.

La digitalizzazione del comparto dei trasporti è volta anche a risolvere alcune criticità che il settore affronta da anni: eccessiva **burocrazia**, mancato avvio dei processi di semplificazione normativa, frammentazione dei sistemi informatici dei vari operatori, riduzione dei tempi di attesa per il carico/scarico delle merci.

Secondo quanto previsto dal PNRR, "attraverso il progetto sarà aumentata la competitività logistica nazionale attraverso la creazione di un ecosistema digitale per il trasporto merci e la logistica. Verrà inoltre creato un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati in grado di semplificare procedure, processi e controlli puntando sulla **de-materializzazione** dei documenti e lo scambio di dati e informazioni.

Infine, sarà favorita la transizione digitale in termini di infrastrutture immateriali delle imprese nazionali che operano nel settore del trasporto merci e della logistica".





Eleonora Evi,
Gruppo dei Verdi - Alleanza Libera Europea

Alimentare la ripresa europea

Fine all'esenzione dalle tasse sul carburante per l'aviazione

Per anni, i Paesi dell'UE hanno permesso alle compagnie aeree di evitare di pagare le tasse sui **carburanti inquinanti** utilizzati negli aeromobili. Con l'escalation della crisi climatica, è ora che l'UE metta fine a questa esenzione fiscale.

La pandemia da Covid-19 ha colpito famiglie, organizzazioni e aziende non solo in termini di vite umane, ma anche in termini economici.

Mentre l'Europa comincia lentamente a riaprirsi e i viaggi riprendono in tutto il continente, è necessario garantire che la **ripresa europea** sia sostenibile ed equa. Comprensibilmente, la gente è ansiosa di tornare ad una qualche forma di normalità. Tuttavia, questa normalità non può continuare ad includere aspetti della nostra economia che si sono rivelate dannose sia per le persone che per il pianeta.

Un esempio è rappresentato dall'aviazione, settore in cui per troppo tempo è stato permesso di inquinare liberamente.

Secondo l'attuale legislazione UE sulla tassazione dell'energia, gli Stati membri possono esentare le compagnie aeree dal pagare le **tasse sul carburante** che utilizzano per i voli

internazionali. Questo significa che, nonostante l'aggravarsi della crisi climatica, le compagnie aeree emettono gratuitamente dannose emissioni di gas serra.

Si tratta di una situazione molto preoccupante se, come rileva l'ultimo rapporto dell'Agenzia Internazionale dell'Energia, le emissioni di **biossido di carbonio** sono destinate al secondo più grande aumento di sempre. Non a caso l'ONU ha affermato che "siamo sull'orlo dell'abisso".

La Commissione europea ha dichiarato che rivedrà l'ingiusta esenzione fiscale per i carburanti per l'aviazione nella revisione della proposta di Direttiva sulla tassazione dell'energia, che però non si è impegnata a terminare. Questa inazione indebolisce il **Green Deal europeo** e la nostra capacità di affrontare la crisi climatica.

Fondamentalmente, il Green Deal europeo comporta un miglioramento della qualità di vita dei cittadini europei e delle generazioni future attraverso la tutela dell'ambiente.

Nel settore dei trasporti, questo significa ridurre inquinamento ed emissioni, per consentire ai cittadini di viaggiare attraverso modalità sicure

per la loro salute e per l'ambiente. Non riuscire a riformare un sistema fiscale che promuove una crescita inarrestabile delle **emissioni** del trasporto aereo sarebbe un fallimento dell'UE nell'attuazione del Green Deal. Un ulteriore fallimento, se consideriamo quello della riforma della Politica Agricola Comune (PAC), quello del Mercosur, o quello sugli obiettivi nella legge sul clima.

Il Green Deal europeo deve essere di sostanza e in linea con la scienza. Questo è il motivo per cui un gruppo trasversale di 73 eurodeputati dei gruppi politici Verdi/ALE, La Sinistra, Non iscritti, Liberali e Socialisti, ha scritto ai vicepresidenti Vestager e Timmermans e ai commissari Gentiloni e Valean per sollecitare la Commissione a porre fine all'**esenzione fiscale** per il carburante per aerei nella sua prossima revisione della Direttiva sulla tassazione dell'energia, e a farlo rapidamente.

Se è vero che le compagnie aeree sono in difficoltà, dobbiamo ricordare che tutti i settori del trasporto stanno lottando per riprendersi dall'impatto della pandemia. Pertanto l'esenzione fiscale per le compagnie aeree rappresenta un sussidio ai combustibili fossili e una

Assotrasporti in collaborazione con Primarie Compagnie Assicuratrici

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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu

oppure chiamaci al **199.302013**



fonte di concorrenza sleale tra i diversi settori del trasporto.

Le compagnie aeree nell'UE beneficiano già di enormi sussidi statali, l'esenzione fiscale sul carburante da sola vale 27 miliardi di euro. Questo **free-riding finanziario** mina il principio secondo cui "chi inquina paga" ed è in contrasto anche con l'obiettivo della Commissione di internalizzare i costi esterni, come indicato nella sua strategia di mobilità intelligente e sostenibile, pubblicata nel dicembre 2020.

Inoltre, gli effetti non-CO₂ dell'aviazione sono del tutto non regolamentati, nonostante contribuiscano al surriscaldamento del pianeta molto più delle emissioni di CO₂.

Se i comuni cittadini e le imprese pagano le tasse sul carburante che usano, perché le **compagnie aeree** non dovrebbero fare lo stesso? Non si tratta di penalizzare le compagnie aeree. Si tratta di garantire che paghino la loro giusta quota e che il recupero dalla pandemia sia sostenibile.

Si tratta, in buona sostanza, di



incentivare un passaggio verso la sostenibilità e di permettere una concorrenza leale tra l'aviazione e le modalità di trasporto più sostenibili.

La pandemia ci ha dimostrato che, se torniamo al *business as usual*, la crisi climatica e ambientale peggiorerà e causerà crisi globali più dannose e frequenti. Abbiamo un'opportunità

unica per garantire che le compagnie aeree paghino la loro giusta quota e per porre fine a questa **ingiustizia storica**. La Commissione europea deve agire ora per dire basta all'esenzione fiscale per il carburante per aerei nella Direttiva sulla tassazione dell'energia, se vuole avere qualche speranza di ridurre seriamente le emissioni nel settore dei trasporti.

Svizzera: al via l'aumento della tassa sul traffico pesante Euro IV e V declassati nella fascia più costosa

Avrebbe dovuto entrare in vigore il 1° gennaio del 2021 ma, a causa del prolungarsi dell'emergenza sanitaria per il Coronavirus, l'aumento della **TTPCP**, ovvero la tassa federale sul traffico pesante di trasporto merci, è stato posticipato al 1° luglio 2021.

L'imposta va a gravare su tutte le imprese di **autotrasporto internazionale** che svolgono la propria attività sul territorio della confederazione Svizzera, e in Liechtenstein, e varia a seconda dei chilometri percorsi, dal peso del veicolo e dalle emissioni inquinanti prodotte.

In linea con quanto sta accadendo già da tempo nei Paesi dell'Unione Europea, la Svizzera ha deciso di escludere i veicoli con motorizzazione Euro IV e V dalla **tariffa agevolata**, favorendo quindi i mezzi meno inquinanti. Secondo quanto dichiarato dal Consiglio federale

svizzero, i trasporti con veicoli eruo IV e V sono circa il 10-20% del totale.

Le entrate ricavate dall'aumento dell'imposta per queste categorie di veicoli sarà quindi impiegato nello sviluppo di **opere infrastrutturali** ferroviarie, favorendo anche il trasporto intermodale e, allo stesso tempo, la diminuzione dell'inquinamento ambientale.

La tassa viene calcolata in base a tre criteri: chilometri percorsi, emissioni del mezzo e peso totale autorizzato del veicolo. Ad esempio, un veicolo con

peso di 40t che percorre 250 km dovrà versare circa 208 euro.

Con le nuove **tariffe**, i veicoli vengono ricompresi in sole due fasce così suddivise:

- in fascia 1 i mezzi Euro 0, I, II, III, IV e V,
- in fascia 3 i veicoli Euro VI.

Nonostante non ci siano veicoli ricompresi nella fascia 2, la tariffazione è ancora disponibile.

Inoltre, è stato deciso di sospendere la riduzione del 10% in vigore dal 2011 e riservata ai veicoli **Euro II e III** dotati di sistema anti-particolato.

Fascia	Categoria Euro	Tariffa
1	Da 0 a V	3.10 cts./tkm
2	-	2.69 cts./tkm
3	VI	2.28 cts./tkm



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

Il futuro del trasporto merci via mare

Intervista con l'On. Paolo Ficara

La pandemia ha evidenziato l'importanza di un asset strategico quale è quello rappresentato dal trasporto marittimo. Si deve assicurare continuità territoriale con le isole maggiori e minori sia per quanto riguarda il trasporto di persone sia per quanto riguarda le merci. Eppure, molto resta ancora da fare. Qual è il futuro delle concessioni del settore?

La pandemia non ha risparmiato il settore della portualità, anche se è uno di quelli che non si è mai fermato, nemmeno durante il periodo del lockdown più duro, quello fra marzo e aprile. Il settore ha continuato a lavorare e garantire alla popolazione i generi di prima necessità, nonostante abbia avuto una contrazione dei volumi di traffico. Le merci, ad esempio, hanno perso il 12% circa mentre per quanto riguarda i passeggeri quasi azzerati nel settore crociere.

In generale, tutta la logistica e tutto l'autotrasporto hanno garantito al Paese di restare in piedi e questa affermazione è quanto mai basilare per i collegamenti con le **isole maggiori** e minori, sia per quanto riguarda il trasporto di persone sia per quanto riguarda le merci. Ne va del rispetto di diritti costituzionali basilari.

Senza entrare nel merito della vicenda giudiziaria relativa alla compagnia Cin cui fa capo la Moby, per il MoVimento resta chiaro che tutto il settore necessita di regole chiare e precise. Con il Decreto Trasporti votato pochi giorni fa, il governo ha voluto concedere, l'ennesima, proroga alla Cin in attesa di concludere le gare bandite nei mesi scorsi. Ma il settore ha bisogno di una legislazione che possa garantire, da un lato, la libera concorrenza del mercato superando la visione delle sovvenzioni di Stato, e dall'altro che si adottino regole più virtuose per l'intero comparto del trasporto a tutela dei territori e dei cittadini isolani.

Le **risorse pubbliche** vanno gestite con attenzione e oculatazza, ne va della salvaguardia dei diritti e dell'efficienza



dei servizi resi che la libera concorrenza può senza dubbio concorrere a migliorare. Allo Stato il compito di monitorare e intervenire dove non è possibile agire diversamente.

In commissione Trasporti è stata approvata una risoluzione che favorisce gli investimenti nei sistemi portuali italiani. Cosa significa?

Sì, la commissione trasporti ha approvato all'unanimità un testo che è il frutto di un lungo lavoro trasversale tra le diverse forze politiche.

La risoluzione, proposta da Italia Viva, si concentrava sul tema dei dragaggi, ma per il M5S era inaccettabile quanto era previsto nella formulazione iniziale, cioè la sospensione degli esami ecotossicologici in attesa di una revisione normativa. Un rinvio *sine die* che non potevamo permettere.

La stessa ISPRA, sentita in audizione, ha anche evidenziato essere controproducente perché la sospensione degli esami ecotossicologici avrebbe dovuto determinare un aumento smisurato di quelli chimici. Abbiamo invece lavorato ad una mediazione sulla base proprio delle indicazioni di ISPRA, che nel mese di novembre 2019 ha fatto partire un Osservatorio che ha messo sotto la lente di ingrandimento le diverse

criticità che sono emerse negli ultimi anni sull'applicazione delle norme sui dragaggi. Su tanti aspetti basterebbe emanare delle circolari esplicative per fugare i dubbi, su altri serve intervenire sulla norma tecnica, per altri ancora modificare la norma primaria.

In conclusione al Ministero abbiamo chiesto, consapevoli dell'importanza strategica che i nostri Porti devono avere per l'economia italiana, di intervenire celermente coniugando sviluppo infrastrutturale e rispetto dell'ambiente, senza sospendere nulla.

Nel PNRR ci sono interventi che riguardano le grandi opere nei porti italiani. Come cambierà il volto dei nostri hub portuali?

Oltre ad alcune opere infrastrutturali, il Recovery plan prevede anche interventi a supporto dell'ammodernamento e della digitalizzazione del sistema della logistica, compresi i porti. A questi interventi vanno associate le annunciate riforme di semplificazione del settore. Sbuocratizzazione e digitalizzazione sono infatti due elementi fondamentali per rendere i nostri porti e la catena logistica efficiente, in grado di competere con la concorrenza europea e dell'area del mediterraneo. Oltre a investimenti infrastrutturali

importanti, il PNRR finanzia interventi legati allo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici; completamento delle opere di ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale e, nell'ottica della transizione ecologica, opere di efficientamento energetico ed elettrificazione delle banchine.

Quali sono le misure più urgenti e necessari per transitare i sistemi portuali in un futuro sostenibile e digitalizzato?

Oggi una compagnia di navigazione sceglie un porto non solo per la posizione geografica, dove l'Italia è ben posizionata per tutte le navi di passaggio dal canale di Suez, ma anche per la semplificazione e la **sburocratizzazione**, dove rispetto ad un porto come Rotterdam abbiamo molto da imparare. Dobbiamo investire sulla digitalizzazione che può far velocizzare tutti i processi di carico, scarico e smistamento. Una compagnia di navigazione che deve tenere fermi centinaia, migliaia di container parcheggiati in un porto, sostiene un costo. Intervenire su digitalizzazione, semplificazione e sburocratizzazione si può veramente realizzare in breve tempo, dando un immediato riscontro. Occorre dunque far diventare i porti 'ambienti **digitalizzati** e connessi', restando consapevoli che tutto ciò che è digitalizzato è esposto ad attacchi



informatici. Serve quindi rafforzare i sistemi di cyber-security, ricordando che uno stop delle operazioni in un terminal container può infatti 'bruciare' milioni e milioni di euro nel giro di poche ore. Basti pensare a quello che ha provocato il blocco del Canale di Suez da parte della portacontainer Ever Given poche settimane fa.

giati in un porto, sostiene un costo. Intervenire su digitalizzazione, semplificazione e sburocratizzazione si può veramente realizzare in breve tempo, dando un immediato riscontro. Occorre dunque far diventare i porti 'ambienti **digitalizzati** e connessi', restando consapevoli che tutto ciò che è digitalizzato è esposto ad attacchi

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE



via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.net - noleggior@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**

Cosa significa fare gli imprenditori in montagna

Le vie di comunicazione sono indispensabili

Le infrastrutture fisiche e immateriali sono un asset indispensabile per le aziende, immaginarsi per quelle che vogliono continuare a fare impresa in montagna, dove sono nate. È proprio su questo aspetto, perciò, che Autotrasporti D'Agaro, da 90 anni in Carnia, punta l'attenzione quando racconta cosa voglia dire fare gli imprenditori in zona montana.

“Comporta **maggiori costi**”, afferma senza mezzi termini Angelo D'Agaro, che guida la società insieme ai figli Stefano e Angela, e “per rendere strategica l'area servirebbero vie di comunicazioni migliori rispetto alle attuali”.

Angelo D'Agaro ha l'autotrasporto nel Dna, è il core business dell'azienda e le sue osservazioni non restano generiche, si fanno subito ancor più puntuali.

“Ciò che rende a mio avviso poco attrattiva la zona montana sono le strade, specialmente in Carnia, a basso tasso di scorrevolezza”.

Il riferimento ancor più specifico è al tratto “Villa Santina-Sappada”, in pratica la porta montana verso il Veneto e l'Alto Adige.

Il fare impresa, insomma, non è solo legato all'idea, alla volontà e alle capacità di **investimento e innovazione** dell'imprenditore. Il contesto è estremamente importante, non di rado determinante. La viabilità in montagna è chiaro che deve fare i



conti con l'ambiente e trovare il giusto equilibrio tra economia ed ecosistema, ma le possibilità di azioni ci sono. A dimostrarlo è la stessa D'Agaro, che della sostenibilità ha fatto uno dei suoi punti qualificanti.

Un impegno non di poco conto per un'azienda di autotrasporto. Eppure, Autotrasporti D'Agaro è stata antesignana nell'uso dei software per la gestione delle flotte e oggi gestisce in tempo reale il controllo dei suoi mezzi, riducendo in tal modo i consumi e quindi l'inquinamento, a favore dell'ambiente e dell'uomo.

Innovativo e pienamente **integrato**

nell'ambiente circostante anche il nuovo centro direzionale. Due milioni di investimenti per continuare un'attività che non ha avuto flessioni durante la pandemia, in virtù di un processo di diversificazione e di una domanda aumentata anche attraverso l'e-commerce.

Tutto nella nuova sede parla del territorio con il quale l'azienda convive da quasi un secolo. Persino i marmi usati sono rigorosamente carnici.

La richiesta di **maggiori infrastrutture**, quindi, giunge da un'impresa che ha dimostrato e sta dimostrando di continuare a voler restare in montagna, cercando, generazione dopo generazione, di trovare il giusto equilibrio tra salvaguardia dell'ambiente e possibilità dell'uomo di viverci con soddisfazione.

Il nuovo quartier generale della società, che vanta una flotta di 44 mezzi ad alto tasso green, è una nuova porta d'ingresso al Carnia Industrial Park e il risultato di 2 milioni di investimenti che si sono trasformati nel pieno della pandemia. I progetti di consolidamento e di ampliamento in azienda non si sono, infatti, mai fermati, tanto che il fatturato 2020 chiude in linea con quello del bilancio 2019, 5,5 milioni, e con la tenuta dei livelli occupazionali.



Next Generation Mobility si conclude con un messaggio

La mobilità va progettata partendo da finalità e risorse

Si è conclusa la tre giorni di Next Generation Mobility, la nuova manifestazione organizzata da Clickutility Team e da Studio Comelli, trasmessa in **live streaming** dallo studio appositamente realizzato all'UrbanLab di Torino.

Oltre 4.000 i partecipanti unici che si sono collegati per ascoltare più di 100 relatori durante le nove sessioni di conferenza, il webinar su un importante progetto europeo e un'edizione speciale della trasmissione dedicata alla città che cambia dello UrbanLab on Air; i canali di comunicazione digitale dell'evento hanno raggiunto 100.000 utenti profilati.

Più di 100 anche i partner e i sostenitori del progetto, alla prima edizione ma costruito su una grande esperienza di eventi sviluppatasi in dieci anni di impegno degli organizzatori e del territorio torinese sulla mobilità nuova.

Il messaggio univoco che è emerso dalle tre giornate è che è finito il tempo dei progetti velleitari, dei tentativi, degli esperimenti alla moda: la **mobilità di nuova generazione** ha bisogno di impegno e di risorse commisurate alle finalità che si dichiara di volere raggiungere, in tempi stabiliti e con indicatori di successo trasparenti.

Solo in questo modo il flusso ingente di risorse che viene messo in campo per il rilancio anche in questo settore non si interromperà e soprattutto si riuscirà a riconquistare la fiducia dei cittadini che, come ha ricordato la sindaca Chiara Appendino nel suo saluto di apertura, è fondamentale affinché le **nuove soluzioni** vengano effettivamente utilizzate. Il successo di pubblico di Next Generation Mobility dimostra forse che la manifestazione ha colto lo spirito del tempo.

"Ci ha piacevolmente sorpreso la risposta delle istituzioni, delle aziende e della ricerca a questo nostro progetto" commenta Carlo Silva, Presidente di Clickutility Team.

"Lo streaming per le manifestazioni è ormai sdoganato, ma solo grazie al rapporto di lungo termine con i partner,



In foto: Marco Comelli e Giorgetto Giugiaro.

al ruolo privilegiato dei contenuti e all'impostazione dinamica del format si riescono a ottenere certi risultati. Sono cose che non si improvvisano: è necessario creare il team giusto, scegliere i **migliori strumenti** e riunire i protagonisti di un settore per approfondirne tutti gli aspetti. Next Generation Mobility è il risultato di questo lavoro e si aggiunge al nostro "patrimonio" di eventi".

"Next Generation Mobility dimostra che la richiesta di informazioni e di divulgazione fatta bene su questi temi è forte" aggiunge Marco Comelli, fondatore di Studio Comelli "ed è l'unica base su cui fondare un confronto tra gli stakeholder che non sia animato solo da contrapposizioni muscolari di interessi di parte e lobbismo miope. I temi che richiedono un **confronto** e una collaborazione per arrivare a dare risultati sono tanti e

sempre nuovi nell'ambito della mobilità. Tre fra tutti: la mobilità aerea 'on-demand', che potrebbe ridisegnare le città e i territori; l'**automazione** sempre più spinta nei mezzi e nei sistemi di trasporto; la gestione dello spazio di mobilità urbano come una risorsa condivisa.

Molto lavoro aspetta noi che connettiamo e divulghiamo conoscenze ed esperienze. Resta da ripristinare appieno la funzione di piattaforma di **dibattito aperto** e trasparente in presenza per poter dire che siamo tornati alla 'normalità', ma ci arriveremo presto".

L'edizione 2022 di Next Generation Mobility si svolgerà a Torino nella primavera del prossimo anno.

Le registrazioni delle dirette sono disponibili sul sito web dell'evento, dove sarà anche possibile scaricare gli atti e le presentazioni.

Misano Truck Grand Prix 2021

È iniziato il campionato sul circuito ungherese

È stata annunciata l'unica data italiana del FIA European Truck Racing Championship, che rappresenta anche la tappa conclusiva della **competizione**.

Dopo la sospensione del GP del 2020 a causa della pandemia, la stagione 2021 ha preso il via il 12-13 giugno con la gara ungherese. Il campionato, composto da 7 appuntamenti, si concluderà proprio in Italia al Circuito Marco Simoncelli di Misano.

Ora vediamo com'è andata il **primo incontro** della stagione: il pilota ungherese, Norbert Kiss, ha fatto piazza pulita, conquistando la vittoria nell'ultima gara del weekend davanti a Steffi Halm e Adam Lacko.

Partito dall'ottavo posto, Kiss ha iniziato a recuperare posizioni già dalla prima curva. Alla seconda era già sesto.

In testa Steffi Halm, seguito da Téo Calvet e Shane Breton. Kiss, all'inseguimento di Adam Lacko, lo ha seguito nel sorpasso di Jochen Hahn. Si sono quindi avvicinati a Téo Calvet, ora terzo. Il primo ha sorpassarlo è stato Lacko, subito partito all'inseguimento del secondo in classifica, Steffi Halm.

Dopo aver recuperato una **posizione**, Norbert Kiss e il pilota francese Calvet si sono lanciati nella corsa al terzo posto, guadagnato dall'ungherese.

A metà gara, Kiss stava mettendo sotto pressione Adam Lacko e il suo secondo posto, riuscendo a sorpassarlo alla curva 1 del settimo giro.

È iniziato così il **testa a testa** tra Halm e Kiss, rispettivamente a bordo di un



mezzo Iveco e di un Man, regalando forti emozioni ai telespettatori.

Aspettando pazientemente la sua opportunità e studiando la **traiettoria** dell'avversario, Kiss è riuscito nell'intento di superare Halm alla curva 1, conquistando il primo posto che è riuscito a mantenere fino al termine della gara.

“È stato fantastico”, ha detto Kiss quando è sceso dal suo MAN rosso con la folla in festa. “All'inizio il mio unico obiettivo era **superare** Sascha, e ho potuto vedere che ero molto più veloce degli altri. Sapevo di aver bisogno di pazienza e ho aspettato la mia occasione per superare Steffi. È stata una gara divertente e sono felice di essere arrivato primo!”

Anche Lacko voleva superare Halm per il secondo posto e hanno dato vita a una battaglia serrata. I due camion sono addirittura entrati in contatto: la **collisione** ha causato la perdita di parti della carrozzeria di Lacko. Steffi ha difeso la sua posizione con tenacia, tenendo alle spalle Lacko fino allo sventolare della bandiera a scacchi, per assicurarsi il suo primo podio della stagione.

A termine gara, il pilota ha dichiarato che “è stato molto difficile mantenere il **secondo posto**, dato che Adam era molto più veloce di me. Ho cercato di difendere la mia posizione, è normale toccarsi nelle corse di camion. Adam è sempre molto corretto ed è stata una grande battaglia”

Polizza Patente Protetta

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

Richiedi un preventivo gratuito:
Tel. 0171 41.31.46

servizi@imprenditorieprofessionisti.it



Veicoli stranieri condotti da italiani

Alcuni chiarimenti

Con la circolare del 31 maggio 2021, il Ministero dell'Interno fornisce chiarimenti in merito ad alcune casistiche che hanno interessato i controlli sulla circolazione dei veicoli immatricolati all'estero, impiegati sul territorio italiano e condotti da connazionali.

La materia, infatti, è stata resa ancora più complessa dall'approvazione del **Decreto Sicurezza** del 2018, il quale ha portato ad ulteriori restringimenti senza considerare casi particolari, come gli imprenditori di San Marino o i transfrontalieri che, pur risiedendo in Italia, impiegano mezzi stranieri.

Quando il **conducente italiano** porta un mezzo acquistato in leasing o in affitto senza conducente, oppure concesso in comodato da un'impresa dell'area UE o SEE (Norvegia e Islanda) che non dispone di una sede secondaria o effettiva nel nostro Paese e per la quale l'autista lavora, in caso di controllo dovrà presentare un documento sottoscritto dall'intestatario del mezzo sul quale venga dichiarata la disponibilità del mezzo. In caso contrario, il veicolo è considerato in disponibilità del conducente.

Nella circolare vengono chiarite le definizioni dei due termini: con **sede effettiva** si intende il luogo dove si svolge l'attività amministrativa e direzionale dell'impresa; con **sede secondaria**, invece,



si intende il luogo soggetto a iscrizione presso il registro delle imprese (REA).

Nel caso il conducente sotto controllo sia dipendente di un'azienda con una o più sedi secondarie in Italia, la Polizia potrà verificare personalmente la presenza di tale società nel **registro delle imprese**.

Il conducente non ha quindi obbligo di esibire documenti che comprovino tale requisito. In mancanza di riscontri, la circolazione del mezzo su territorio italiano è legittima.

La circolazione è altresì legittima quando il veicolo è intestato a un'impresa che fa parte di un gruppo aziendale con sede in un Paese UEE o SEE.

Quando un veicolo straniero è concesso

a collaudatori e giornalisti italiani per presentare e provare il nuovo mezzo su strada, è possibile fare ricorso alla deroga che impone il possesso del documento precedentemente illustrato, che dimostri la disponibilità del veicolo da parte dell'intestatario.

Invece, per i veicoli con targa prova estera, la circolazione su territorio italiano è sempre vietata tranne per i mezzi immatricolati negli Stati che hanno sottoscritto con il nostro Paese gli accordi bilaterali: Austria, Germania e San Marino. In questo caso, infatti, l'accordo di reciprocità permette l'utilizzo della targa prova estera su strade italiane e viceversa.

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

Revisioni: modifiche ai mezzi

Nuova funzione CED

Con la circolare nr. RU 15064 del 5 maggio 2021 emessa dalla Direzione Generale per la Motorizzazione del MIMS, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, si comunica che a partire da lunedì 10 maggio entrerà in servizio la nuova funzione CED che permette l'emissione dei tagliandi adesivi di aggiornamento della carta di circolazione del veicolo per le modifiche che non necessitano di **revisione** o collaudo.

La funzione è disponibile per gli studi di consulenza e gli Uffici della Motorizzazione Civile attraverso il portale dell'automobilista. Dal 10 maggio 2021, gli addetti ai lavori potranno gestire in autonomia i "tagliandi senza collaudo" necessari ogni qual volta il proprietario

apporta **modifiche** delle caratteristiche costruttive e funzionali del mezzo.

I tagliandi emessi riguardano le seguenti modifiche:

- sostituzione del serbatoio GPL del sistema di alimentazione bifuel o monofuel (codice tagliando 43)
- installazione gancio di traino sui veicoli delle categorie internazionali M1 ed N1 (codice tagliando 44)
- installazione doppi comandi per veicoli da adibire ad esercitazioni di guida (codice tagliando 41)
- installazione dei seguenti adattamenti per la guida dei veicoli da parte di conducenti disabili (codice tagliando 42):
 - pomello al volante;
 - centralina comandi servizi;
 - inversione dei pedali acceleratore-freno

nella configurazione speculare a quella originaria;

- spostamento leve comandi servizi (luci, tergicristalli, etc.);
- specchio retrovisore grandangolare interno;
- specchio retrovisore aggiuntivo esterno.

Inquadra il QR Code per scaricare la circolare della Motorizzazione.



Trasporto merci pericolose

I chiarimenti dal Ministero

Con la circolare del 14 aprile 2021, il Ministero dell'Interno ha fornito precisazioni in merito alla validità dei certificati per formazione professionale dei **conducenti ADR** e dei certificati dei consulenti per la sicurezza del trasporto di merci pericolose.

Gli accordi M333 e M334 sottoscritti dall'Italia hanno valore per i trasporti nazionali, per l'attività di consulenza dei Paesi firmatari e per i trasporti internazionali all'interno dei Paesi firmatari.

Le proroghe in questione sono adottate tramite norme nazionali: nel nostro caso si parla dell'articolo 103 del decreto legge nr. 18 del 2020 che stabilisce la **proroga di 90 giorni** per la validità di certificati con scadenza tra il 31 gennaio 2020 e la cessazione dello stato di emergenza per il Covid-19, a partire dalla dichiarazione di cessata emergenza.

Quindi, quale norma si applica? La risposta è più semplice del previsto: si applica la norma più favorevole.



Pertanto: per il solo **trasporto nazionale**, i certificati con scadenza prevista tra il 31 gennaio 2020 e il 29 febbraio 2020 sono validi fino a 90 giorni dopo la cessazione dello stato di emergenza, attualmente stabilita fino al 30 aprile 2021, ovvero fino al 29 luglio 2021; mentre per i **trasporti internazionali**

nei Paesi firmatari, i certificati con scadenza tra il 1° marzo 2020 e il 1° settembre 2021 sono validi fino al 30 settembre 2021.

I Paesi firmatari sono Germania, Grecia, Cechia, San Marino (solo l'accordo M333), Slovenia, Irlanda, Slovacchia, Norvegia, Svezia, Polonia e Paesi Bassi.

Superamento dei limiti di velocità

L'operazione RoadPol di maggio denuncia il problema

L'operazione condotta dal 10 al 16 maggio è stata la seconda delle quattro previste per il 2021 e l'eccesso di velocità dei camion continua a essere un problema cronico, secondo quanto riscontrato dalla RoadPol.

La campagna si è concentrata sul controllo delle merci e del trasporto passeggeri. Durante l'operazione sono stati controllati **187.308 camion** e 43.389 autobus in ben 18 Paesi membri dell'Unione. Sono state riscontrate 36.538 violazioni (33.400 per i camion e 3.138 per gli autobus).

La maggior parte dei reati è stata riscontrata nel superamento dei **limiti di velocità** (8.948 camion e 725 autobus), cui seguono i reati "tecnici" (2422/132) e il mancato allacciamento delle cinture di sicurezza (3187/503).

Grave il riscontro sui tempi di guida e di riposo: 5.793 conducenti (di cui 5.566 a bordo di un camion e 227 autisti di autobus) hanno violato le normative sociali valide in tutta Europa, il che significa che hanno **guidato il veicolo** più a lungo di quanto consentito dalla legge, senza prestare attenzione alle pause obbligatorie. Inoltre, sono stati riscontrati 4.039 casi di mala gestione dei tachigrafi e 359 casi di manipolazioni dei dispositivi digitali.

"Armeggiare con le impostazioni del **tachigrafo**, o persino manipolarle, assume forme più grandi ogni anno. La ragione di questo tipo di frode potrebbe essere la continua pressione competitiva in questo settore ancora in crescita. I

benefici finanziari per i trasportatori possono essere grandi, ma i rischi per la sicurezza stradale sono maggiori", afferma il segretario del gruppo operativo RoadPol, Henk Jansen, della polizia nazionale olandese.

Inoltre, sono stati fermati 146 conducenti che prendevano parte alla circolazione stradale sotto l'**effetto di alcol** e 22 conducenti sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

In 2.554 casi sono stati riscontrati gravi difetti tecnici: tra questi, 1.319 camion e 22 autobus viaggiavano con un carico **oltre il peso massimo** consentito. Inoltre, su 908 camion il carico era fissato in modo insufficiente. Il carico non adeguatamente fissato, che cade dal carrello durante la guida rappresenta un rischio molto serio per la sicurezza stradale e spesso porta a collisioni con lesioni gravi o mortali per gli altri utenti della strada.

Sebbene i reati rilevati nel settore del trasporto delle **merci pericolose** inizialmente appaiano esigui, in termini percentuali inferiori al 3% (186 reati), sono comunque molto gravi in quanto il trasporto di sostanze pericolose nel traffico comporta un rischio aggiuntivo in caso di collisione. Quando queste sostanze vengono rilasciate, le conseguenze per gli utenti della strada e per l'ambiente sono spesso disastrose.

Negli autobus controllati, invece, la maggior parte delle violazioni sono state rilevate dall'uso improprio della cintura di sicurezza (503), velocità eccessiva (725) e difetti tecnici (132). 227 conducenti di autobus avevano anche superato i tempi di guida consentiti dalla legge.

Il tasso di violazione complessivo è stato del 20,18% per il trasporto merci e del 7,55% per gli autobus. Per il traffico merci, significa che è stata riscontrata una violazione in quasi **1 camion su 5** dei veicoli controllati.

"Fortunatamente, il numero è inferiore per gli autobus, a dimostrazione che il traffico merci può rappresentare un grave rischio per la sicurezza stradale e che

il **monitoraggio** è ancora necessario. Gli agenti di polizia europei hanno uno standard di formazione molto elevato nei controlli del traffico pesante, che si riflette nell'alto tasso di denunce riscontrato durante le campagne promosse" riconosce Jansen.

"Le collisioni che coinvolgono i veicoli commerciali di solito hanno conseguenze particolarmente gravi per il conducente e, soprattutto, per gli altri utenti della strada. Le cause principali di queste **collisioni** (velocità, fissaggio insufficiente del carico, affaticamento del conducente e difetti tecnici dei veicoli) devono essere contrastate attraverso l'intensificazione dei controlli sul traffico merci" afferma l'esperto.

A causa delle infrazioni riscontrate, in 1.211 è stato necessario imporre il **fermo del veicolo** ispezionato per il ripristino degli standard tecnici o del carico (1.118 camion e 93 autobus).

In Belgio, l'ammontare delle multe emesse per gli autobus è stato di 2.824 euro, mentre ammonta a 38.100 euro il totale delle sanzioni derivanti dall'operazione Truck. Inoltre, è stata sequestrata una somma di 29.000 sterline con l'accusa di riciclaggio di denaro.

"Il risultato della settimana di controllo mostra che le ispezioni nell'area del traffico merci pesante e del trasporto passeggeri sono ancora un approccio importante per migliorare la sicurezza del traffico. Oltre alle sanzioni, gli autisti vengono informati fornendo chiarimenti approfonditi sui pericoli derivanti da **comportamenti errati**, quali insufficiente fissaggio del carico, il non allacciamento delle cinture di sicurezza o l'affaticamento dovuto al superamento dei tempi di guida. Infine, anche il problema della distrazione al volante, ad esempio l'uso di telefoni cellulari o altri dispositivi elettronici alla guida, che risulta essere in costante aumento, dovrebbe essere contrastato durante le campagne di controllo" conclude Jansen.

La prossima operazione RoadPol Truck & Bus si svolgerà dal **19 al 25 luglio 2021**.



Manutenzione dei veicoli elettrici e ibridi

Come operare in sicurezza nella propria officina

I veicoli ibridi ed elettrici si stanno affermando sul mercato, acquisendo sempre più importanza. Con un numero sempre crescente di veicoli in circolazione, la **riparazione** degli stessi sta diventando un argomento importante anche per le officine indipendenti che vogliono ampliare la propria offerta e non vogliono essere escluse da questo

nuovo mercato. Tuttavia, le modalità di riparazione e **manutenzione** di questi veicoli non sono le stesse dei classici veicoli a combustione, e anche la sicurezza sul lavoro non va trascurata.

Le riparazioni dei veicoli elettrici o ibridi, infatti, devono essere spesso eseguite su un mezzo privo di tensione. L'officina deve quindi occuparsi di **motori**

elettrici, batterie ad alto voltaggio e altri componenti che non si trovano nei classici veicoli con motore a combustione. Per arrivare pronti alla crescente richiesta di interventi e per poter operare sui propri mezzi in sicurezza, i manutentori devono dotarsi di manuali aggiornati e/o seguire corsi di formazione per riparare i mezzi in conformità con quanto stabilito dal costruttore.

I **manuali** di riparazione, ad esempio, offrono istruzioni passo a passo per l'attivazione e la disattivazione dei sistemi ad alta tensione e per la manutenzione e la diagnosi dei veicoli ibridi. Inoltre contiene importanti avvertenze e precauzioni da adottare per riparare veicoli elettrici e ibridi. In questo modo, il personale **specializzato** e appositamente formato potrà eseguire in tutta sicurezza le operazioni sui veicoli con sistemi ad alta tensione.



Assotrasporti è al tuo fianco nella lotta al Covid-19

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

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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu oppure chiamaci al 0171 413146



LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

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

**IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE AD ALBERTO BRESCHINI, AUTOTRASPORTATORE DELLA PROVINCIA DI ROMA:
"È SEMPRE PIÙ DURA ANDARE AVANTI, SIA ECONOMICAMENTE, SIA MORALMENTE, SIA FISICAMENTE"**

Mi chiamo Alberto Brescini e sono un autotrasportatore della provincia di Roma. La mia è una piccola impresa composta da 10 mezzi, con la quale sono cresciuto nel tempo: opero nel settore dei trasporti da più di **30 anni** ormai.

Da quando ho avviato l'attività il lavoro è cambiato molto: all'inizio fare l'autotrasportatore era un impiego dignitoso, sicuramente pesante, ma il guadagno c'era. Lavoravo prevalentemente nel sud Italia, più precisamente facendo la linea in Sicilia per la consegna di derrate alimentari refrigerate. Ai tempi non avevo difficoltà a trovare un carico per il **viaggio di ritorno**, la strada era pericolosa, i furti organizzati ai danni dei trasportatori facevano paura, ma il lavoro rendeva bene e ho continuato a farlo per anni.

Col passare del tempo però, le cose sono cambiate e ho dovuto lasciare la tratta siciliana: sono aumentati i costi di gestione, i pedaggi autostradali, le tasse, il costo del lavoro e il prezzo del gasolio, mentre le tariffe per il trasporto



sono rimaste ferme a circa 20 anni fa. Al giorno d'oggi non siamo più noi autotrasportatori a fare il prezzo del viaggio, perché la **concorrenza spietata** che si è venuta a creare con l'entrata nel mercato di aziende straniere che operano sottocosto, fa sì che sia il committente a condurre la trattativa. Le tariffe di riferimento ci sono, ma se non vengono effettuati controlli puntuali che ne verifichino il rispetto, rimangono solo un'indicazione sulla carta.

Con queste condizioni, per noi autotrasportatori è sempre più difficile andare avanti, sia economicamente, sia moralmente, sia fisicamente: i camion diventano vecchi, gli autisti sono scontenti e noi imprenditori non abbiamo la possibilità di cambiare i mezzi e offrire **condizioni migliori** di lavoro. Al giorno d'oggi cerchiamo di fare tutto il possibile in proprio, per cercare di ridurre i costi, anche quando

si tratta di riparazioni o soccorsi stradali, a qualunque ora del giorno o della notte.

Ormai siamo costretti a tagliare costi dappertutto, è una **lotta di sopravvivenza**. Gli incentivi per il rinnovo mezzi non sono sufficienti e accollarsi la spesa di un camion nuovo è diventato troppo rischioso, il beneficio derivante dall'impiego del nuovo mezzo non è comparabile al costo d'acquisto: ci vogliono incentivi più cospicui e tassi d'interesse sui prestiti minori.

In più, bisogna sempre controllare i consumi del gasolio che, ormai, è diventato uno dei costi tra i più incisivi. Infine, il lavoro è diventato più **usurante** per gli autisti che sono costretti a ore di attesa per il carico/scarico del mezzo sotto il sole, d'estate, e al freddo, d'inverno, spendendo la maggior parte delle ore di impegno fermi in coda sui piazzali delle aziende, senza che venga mai riconosciuta la sosta tecnica.

Quali sono i problemi
maggiori che incontrate
quotidianamente?

Avete proposte al riguardo?

Vorreste raccontare la
vostra esperienza?

Contattate Assotrasporti:

Tel 348 8827231

Email info@assotrasporti.eu

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



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

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCHIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



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



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

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.org



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

Assotrasporti ed Eumove scrivono al Presidente Draghi

Richieste in sostegno dell'autotrasporto

L'associazione nazionale di categoria degli autotrasportatori, Assotrasporti, unitamente a Eumove, associazione paneuropea per la mobilità, scrive al Presidente Draghi, ai Ministri Enrico Giovannini, Luciana Lamorgese, Luigi Di Maio, Daniele Franco, Roberto Cingolani, e agli onorevoli Teresa Bellanova, Alessandro Morelli e Giovanni Carlo Cancellieri, per rinnovare le richieste già avanzate al Governo precedente, riguardanti il **monitoraggio delle infrastrutture** italiane, la riduzione dei pedaggi autostradali quando la normale viabilità è compromessa e la detassazione dei ristori in favore delle imprese di autotrasporto.

“Ricordando le lettere inviate al Governo precedente, relative alla richiesta di dichiarazione dello **stato di emergenza** per far fronte alla precarietà del sistema viario e ferroviario italiano, la riduzione dei pedaggi autostradali sulle tratte interessate da importanti lavori di manutenzione che ne impediscono la normale fruizione, e le proposte di misure di sostegno per le imprese di autotrasporto presentate in accordo con altre associazioni di categoria, oggi rimettiamo la questione in mano del Governo Draghi” dichiara Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti e Vice Presidente Vicario di Eumove.

In data 17 gennaio 2020, in seguito all'ennesima emergenza che interessò le autostrade liguri (il crollo di parte del soffitto della galleria Bertè sulla A26 in direzione Genova del 30 dicembre



2019) e l'ennesima riconferma dei ritardi sul controllo delle infrastrutture, Assotrasporti chiedeva al Governo precedente la dichiarazione dello stato di emergenza per rendere l'**Ansfisa** immediatamente operativa e coinvolgere tutti gli enti competenti (Anas, Comuni, Province, Regioni, concessionari autostradali, etc.) nel controllo capillare del capitale infrastrutturale italiano.

L'operazione si sarebbe potuta svolgere in tempi brevi e con costi contenuti tramite la precettazione/distacco per uno o più giorni alla settimana del personale della pubblica amministrazione. La richiesta però, non trovò adeguato accoglimento.

“Con lo scoppio della pandemia di Covid-19 e l'inizio del lockdown, abbiamo rinnovato la proposta affinché si potesse sfruttare il periodo di **riduzione del traffico** per agevolare i controlli senza inficiare il sistema di trasporti nazionale” aggiunge Fabrizio Civallero, Segretario Nazionale Assotrasporti.

“Il problema delle carenze infrastrutturali è grave e comporta pesanti ricadute sugli utilizzatori dei servizi di trasporto, sia in termini di sicurezza, sia in termini



economici: strade, autostrade, ferrovie, ponti, gallerie e manti stradali sono ormai arrivati al limite, comportando un grave rischio per la sicurezza di chi viaggia” continua Sandiano.

“In vista dell'aumento dei traffici per il periodo estivo, oggi chiediamo alla Presidenza Draghi interventi concreti e, soprattutto, trasparenza e coinvolgimento delle associazioni nella programmazione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria e nella corretta e tempestiva informazione all'utenza” conclude Sandiano.

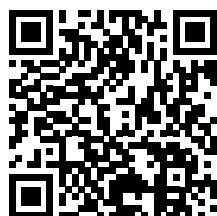
“Inoltre, chiediamo l'esenzione del **pedaggio autostradale** per tutti gli utenti e per i tratti in cui, a causa della presenza di cantieri, non è possibile viaggiare a una velocità minima accettabile” conclude Civallero.

Nella lettera inviata al Governo viene rinnovata una proposta già avanzata negli anni passati, e inclusa nella piattaforma dell'associazione, denominata “Ministro al volante”, con la quale si propone di costituire una commissione permanente composta da funzionari ministeriali che viaggino come **osservatori a bordo** dei mezzi pesanti, per constatare e verificare direttamente le problematiche vissute quotidianamente dai trasportatori.

Rinnovando le richieste di sostegno per le imprese di autotrasporto, presentate a febbraio 2020 in accordo con altre associazioni di trasporto, si richiede la detassazione dei ristori elargiti agli autotrasportatori.

Assotrasporti ed Eumove, rappresentate da Secondo Sandiano, invitano tutti i cittadini, politici, associazioni, enti e imprese a partecipare attivamente alla campagna “[Salva Vite](#)” per la messa in sicurezza del sistema viario e ferroviario italiano.

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

Liguria : disastro autostrade

Zona bianca Covid-19 ma peggiora l'emergenza infrastrutture

Atutela degli autotrasportatori liguri, Assotrasporti ed Eumove scrivono al Presidente Toti per chiedere l'intervento immediato della Regione sull'insostenibile situazione delle infrastrutture della rete viaria e ferroviaria ligure e di promuovere la riduzione dei **pedaggi autostradali** nei tratti in cui sono presenti gravi criticità. La lettera, inviata in copia conoscenza anche agli assessori Alessandro Piana, Andrea Benveduti, Giovanni Berrino, Giacomo Raul Giampedrone e Marco Scajola, ha trovato accoglimento da parte della Giunta, concordando un incontro telematico conoscitivo per presentare le attività dell'associazione e le richieste degli autotrasportatori.

Il problema delle carenze infrastrutturali è grave e comporta pesanti ricadute sugli utilizzatori dei servizi di trasporto, sia in termini di **sicurezza**, sia in termini economici: strade, autostrade, ferrovie, ponti, gallerie e manti stradali sono ormai arrivati al limite, comportando un grave e costante rischio per la sicurezza di chi viaggia” continua Sandiano. “È necessario che vengano decisi e posti rapidamente in essere investimenti in nuove infrastrutture che possano alleggerire o sostituire le attuali”.

“Caso emblematico è la viabilità ligure dove le **infrastrutture**, da sempre insufficienti, oggi sono arrivate al



collasso: l'altissima concentrazione di cantieri, deviazioni e chiusure al traffico pesante di interi tratti autostradali, causa rallentamenti, incidenti e paralisi dei trasporti che stanno facendo perdere **competitività** alle imprese locali. Per questo chiediamo l'esenzione del pedaggio autostradale per tutti gli utenti professionali e per i tratti in cui, a causa della presenza di lavori, non è possibile viaggiare a una velocità minima accettabile” conclude Civallero.

“La nostra preoccupazione è un ulteriore rallentamento della **circolazione**, ora che la Liguria è zona bianca e la maggior

parte delle restrizioni imposte ai cittadini sono state rimosse. Inoltre, in vista dell'aumento dei traffici per il periodo estivo, oggi chiediamo alla Presidenza Toti interventi concreti e, soprattutto, trasparenza e coinvolgimento delle associazioni nella programmazione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria e nella corretta e tempestiva informazione all'utenza” conclude Sandiano.

Le associazioni, infine, segnalano ed evidenziano che le imprese di autotrasporto sono ormai in **stato di agitazione** a fronte di una situazione diventata insopportabile e insostenibile.

Il cordoglio di ACIT per Bartolomeo Torrenco

Come membro del direttivo ACIT, Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto, e associato Assotrasporti, Meo si è sempre impegnato in prima persona nella tutela della categoria, distinguendosi per la grinta con la quale segnalava le problematiche degli autotrasportatori locali e partecipava alle iniziative proposte.

Gabriella, Fabrizio, Secondo e tutto il direttivo ACIT si uniscono al cordoglio della famiglia Torrenco.

Nella foto, scattata prima dell'entrata in vigore della normativa di distanziamento per contrastare l'epidemia di Covid-19 in un incontro del direttivo ACIT del 6 febbraio 2020, Bartolomeo sedeva sulla destra.



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.

IL CROLLO DEL PONTE MORANDI AMPLIA L'OMICIDIO STRADALE

Con l'emissione dell'avviso di conclusione delle indagini preliminari, lo scorso 20 aprile la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova si è preparata ad avviare la vera e propria fase processuale per il crollo del ponte Morandi.

Gli indagati sono stati chiamati a rendere le loro dichiarazioni e la loro versione dei fatti prima dell'avvio del processo. Dagli atti emerge, fra le contestazioni della Procura, una novità di non poco conto. Fra le responsabilità di carattere penale contestate in seguito al crollo del ponte Morandi, vi è, fra le altre, l'ipotesi di omicidio stradale.

Si tratta di una **fattispecie di reato** che, negli ultimi anni, ha avuto molta notorietà di stampa, a causa delle modifiche normative conseguenti a gravi episodi di decessi avvenuti in seguito a sinistri stradali.

Tuttavia, è la prima volta che, in seguito alla scoperta di carenze delle infrastrutture, viene contestata una ipotesi di omicidio stradale, con esplicito riferimento all'art. 14 del Codice della Strada, relativo a poteri e compiti che gravano sulla proprietà e sulla gestione delle strade.

Agli indagati per il ponte Morandi viene, fra le altre, contestata la

fattispecie contestata prevista e punita dall'art. art. 590 bis comma 1 del codice penale, che stabilisce: "chiunque **cagioni per colpa** la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da due a sette anni".

L'ipotesi di omicidio stradale è stata introdotta nella forma attuale con L. n. 41 del 2016, dopo che già in punto di pena, negli anni 2008 e 2006, con aumento della pena edittale, venne

modificata l'ipotesi di **omicidio colposo**, commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, previsto dall'art. 590 comma 4 del codice penale.

Il bilancio della tragedia sembra un bollettino di guerra: 43 morti, 28 feriti gravi e 12 feriti lievi. In più passi delle contestazioni penali vengono rimarcati i chiarissimi esiti premonitori degli scarsi controlli eseguiti e la totale assenza di lavori.

I fatti contestati, aggravati dalla **previsione dell'evento**, sono accaduti in Genova "sino al 14.8.2018": il capo di imputazione risulta complesso e ripercorre l'intera storia del ponte Morandi, dagli anni immediatamente



successivi alla sua costruzione. Le indagini esperite dalla Procura di Genova hanno confermato che fra l'inaugurazione del 1967 ed il crollo, per ben 51 anni, non è stato eseguito il benché minimo intervento manutentivo di rinforzo, rilevando che nei rispettivi periodi di gestione la spesa media giornaliera del concessionario pubblico era di € 3.665 mentre quella sostenuta dal concessionario privato era di € 71, con un decremento superiore al 98%.

Appare come dato innegabile che l'ampiezza delle attività di indagine ha consentito alla pubblica accusa di formulare contestazioni analitiche, con una precisa indicazione delle **anomalie manutentive** e diagnostiche relative al contesto autostradale interessato in genere ed alla singola opera "ponte Morandi" nel dettaglio.

Proprio dalla natura delle accuse contestate risulta chiaro che le fattispecie di reato ed i fatti sottoposti al giudizio del Tribunale di Genova sono destinati ad avere un forte impatto che andrà ben oltre l'episodio del ponte Morandi.

La contestazione del delitto di omicidio



stradale in un caso tanto grave, seguito dai migliori consulenti tecnici, consentirà, infatti, di ipotizzare la necessità di compiere delle verifiche in tutti i casi in cui la morte di una persona possa essere ricondotta ad anomalie delle strutture stradali.

In passato, infatti, solo in rari casi ai responsabili della **sede stradale** si è contestata l'ipotesi ordinaria di omicidio colposo, riservando ai conducenti dei veicoli un'ipotesi aggravata, antesignana dell'omicidio stradale.

Appare ora evidente, infatti, che la possibile responsabilità penale di

proprietari e gestori consente di verificare lo stato delle manutenzioni e delle **verifiche tecniche** compiute per la manutenzione e gestione delle strade, delle loro pertinenze, nonché di attrezzature, impianti e servizi, come prescritto dal codice della strada.

Soprattutto per i sinistri inspiegabili, accaduti senza il coinvolgimento di altri mezzi, quali ad esempio la caduta di motocicli o lo sbandamento di autovetture, d'ora in poi, a cura di un difensore, sarà possibile l'esecuzione di analitiche **indagini difensive** nei confronti dell'ente proprietario dell'infrastruttura stradale.

SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



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

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

Via Fiume 34, 18038 SANREMO (IM)

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

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



Avv. LORENZO PITTALUGA

LEGALE

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

IL PNRR NELL'AUTOTRASPORTO

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, approvato dal Consiglio dei ministri, prevede un totale di 62 miliardi di euro per gli interventi sulle infrastrutture, sulla mobilità e sulla logistica **sostenibili**. Una cifra che vedrà il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili impegnato nell'attuazione di una serie di iniziative centrali per il rilancio del Paese.

I progetti nel settore del trasporto riguardano l'estensione dell'alta velocità / alta capacità ferroviaria e il potenziamento delle reti regionali; il rinnovo dei treni, degli autobus e delle navi per la riduzione delle **emissioni**; gli investimenti per lo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi; gli interventi di digitalizzazione per la sicurezza di strade e autostrade; la transizione ecologica della logistica; lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle strade provinciali per migliorare la viabilità delle aree interne; la qualità dell'abitare e le infrastrutture sociali; la tutela e la valorizzazione delle

risorse idriche. Quali sono i principali interventi?

Vediamoli più nel dettaglio.

Essenziale per favorire la **transizione ecologica** è la "cura del ferro" per agevolare lo shift modale: si stima un abbattimento di 2,3 milioni di tonnellate annue di emissioni di CO₂. In particolare, saranno realizzati 700 chilometri di ferrovia tra sviluppo dell'alta velocità e linee regionali, 216 chilometri di nuove linee tranviarie, metropolitane e di filobus, oltre all'acquisto di nuovi treni.

Per migliorare la sostenibilità ambientale, inoltre, saranno acquistati 3.200 **autobus elettrici** e a idrogeno per le aree urbane e 2.000 autobus a metano per il trasporto extraurbano, sarà potenziata la sperimentazione dell'idrogeno per le ferrovie non elettrificate (in Val Camonica e al Sud) e saranno realizzati 1.800 chilometri di ciclovie turistiche e urbane.

Nell'alta velocità / alta capacità ferroviaria gli interventi di maggior rilievo riguardano la realizzazione dei principali lotti funzionali della linea

Salerno-Reggio Calabria (11,2 miliardi), il completamento della Napoli-Bari (1,4 mld), ulteriori lotti funzionali della Palermo-Catania-Messina (1,4 mld).

Per la Brescia-Padova sono previsti l'attraversamento di Vicenza e la progettazione definitiva del lotto da Vicenza a Padova (4,6 mld).

Sulla linea Liguria-Alpi gli interventi riguardano il completamento del **Terzo Valico dei Giovi** (4,0 mld) e sulla Verona-Brennero è previsto in particolare l'attraversamento di Trento (0,9 mld). Le opere permetteranno di ridurre i tempi di percorrenza, soprattutto nelle tratte del Sud, di aumentare il traffico merci su rotaia e migliorare le connessioni con i porti, agevolare il collegamento delle linee del Nord con il resto dell'Europa.

Risorse pari a 8,4 miliardi sono destinate al trasporto locale 'green' e al **trasporto rapido** di massa. Rientrano in questo ambito il rinnovo del parco autobus (con l'acquisto di mezzi per rendere full Electric le città di Milano, Roma, Napoli) e dei treni per il trasporto pubblico locale e degli Intercity al Sud, il rinnovo di materiale rotabile per il trasporto delle merci e l'acquisto di nuove navi 'ecologiche' anche da destinare ad un collegamento più veloce e sostenibile nello Stretto di Messina.

Sono previsti oltre 3,8 miliardi per interventi per l'**ammodernamento** e il potenziamento dei porti, la realizzazione del Piano nazionale del Cold ironing, che permette alle navi di sostare al porto eliminando le emissioni inquinanti, le infrastrutture per le Zone Economiche Speciali (Zes) e per agevolare l'intermodalità con la realizzazione dell'ultimo miglio ferroviario nei porti di Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno. Gli interventi per circa 1,4 miliardi riguardano, tra l'altro, le colonnine per le ricariche elettriche, la sperimentazione del trasporto ferroviario a idrogeno in Val Camonica, nel Salento e in altre reti, lo sviluppo della smart mobility.



NOLEGGIO

PER IL TUO LAVORO - PER I TUOI CLIENTI

PERCHE' NOLEGGIARE

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

IL SERVIZIO E' MOMENTANEAMENTE DISPONIBILE PER TUTTO IL NORD ITALIA (LIGURIA—PIEMONTE—VALLE D'AOSTA—LOMBARDIA—TRENTINO ALTO ADIGE—VENETO—FRIULIA VENEZIA GIULIA—EMILIA ROMAGNA)

GAMMA DRIVER - POSTINI - FOOD

EVO E—TIMES CITY 8000 HT



FRAME	Alu Formed 26"/24" easy access, Lega 6061-T6, Tig Welded
FORK	Tig 25" - 24" nobbia cavalletto
REAR DERAILLEUR	Shimano 3 velocità interno
SHIFTERS LEVERS	Shimano
BRAKES	Freni a rullo Shimano
HUBS	Shimano Alu 36h motor on front
SADDLE	Copertura morbida in vinile imbottitura in PU con cuscinetti in gomma
TYRES	Posizione 26" x 1.35" anteriore 24" x 1.35"
MOTOR	Brushless 36V 250W on front Hub
MAX TORQUE	
BATTERY	180 16V, 13Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% Th / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Basic: whitone carica più 3 livelli di assistenza
OTHER FUNCTIONS	Light

TRIO E—CARGO Atala



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

SCOOTER eSpro70 Askoll



DESCRIZIONE PRODOTTO

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

GAMMA COLORI



GAMMA TURISMO - CITTA' - CITTA'

RIVIERA CUTE S 400 Atala



FRAME	Alu Formed 24" easy access, internal cables
FORK	Hi-Ten Tig 26"
REAR DERAILLEUR	Shimano Tourney RD-TY300
SHIFTERS LEVERS	Shimano Tourney SL-RS15 RoadShift, 6s
BRAKES	Promax Alu
FREE WHEEL	Shimano tourney 6s 14-28
HUBS	Shimano Alu 36h motor on rear
SADDLE	Selle Royal Wave
TYRES	Blyte Garda 26" x 1.75"
MOTOR	Bafang brushless 36V 250W on rear Hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v, 468Wh, under carrier
SENSOR TYPE	Speed sensor
CHARGER TIME	100% Th / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Atala A320, with LED, Power +/- light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-6 Km/h with no pedaling External light control

SPORT CX500 LTD Atala



FRAME	Alu Formed 27,5", Hydroformed, custom tubing internal routing
FORK	Suntour XCM R1, 100 mm, Remote lockout
REAR DERAILLEUR	Shimano Altus RD-M2000 SGS
SHIFTERS LEVERS	Shimano Altus SL-M2000 Rapidfire, 9s
BRAKES	Shimano BR-M315, Rotor SM-RT10 180 mm/180 mm
HUBS	Shimano TX505, CL, 32h
SADDLE	Selle Royal Sauris
TYRES	Schwalbe Smart Sam 27,5" x 2,60"
MOTOR	Bosch Performance CX 34V, 250W central position
MAX TORQUE	75 Nm
BATTERY	Power pack 500, frametype, weight 2.5 Kg
SENSOR TYPE	TORQUE
CHARGER TIME	Up to 7.5 hours
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Purion
OTHER FUNCTIONS	4 levels: 50% eco - Tour 120% - EMTB 120%/300% - Turbo 300%

CITTA' eB2 Askoll



DESCRIZIONE PRODOTTO

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

GAMMA COLORI

TELAIO:  

DETTAGGI:  

Focus: qui Piemonte

Riapertura del Tunnel di Tenda a fine 2023 Ripristino viabilità Italia-Francia



Immagine tratta dallo studio di fattibilità di Cerema, superamento della frana, lato francese.

Si è tenuto mercoledì 5 maggio il CIG tra le autorità francesi e quelle italiane per confrontarsi sui lavori di ripristino della viabilità stradale e ferroviaria del Colle di Tenda e della Val Roya, distrutte dall'alluvione dell'ottobre 2020.

Nella mattinata la Conferenza intergovernativa ha affrontato la discussione sul ripristino della viabilità stradale. Valutate le due ipotesi formulate da Anas, vale a dire il proseguimento dello scavo del tunnel realizzando una galleria con sbocco più basso oppure la costruzione di un ponte di superamento sul vallone che ha ceduto, le parti hanno scelto di adottare la

seconda soluzione proposta. La costruzione di un ponte sul **frangente franato**, il cui costo è di ulteriori 45 milioni di euro, comporta un iter autorizzativo più breve, con tempi di realizzazione e costi minori. Per realizzare il ponte è necessario un importante intervento di **messa in sicurezza** del versante, per il quale è già attivo il Comitato di Sicurezza per la gestione del versante. Si prevede di aprire il ponte e la prima canna del nuovo tunnel entro la fine del 2023, con il completamento della seconda canna del tunnel nel 2025.

Parallelamente si lavorerà alla sistemazione della cosiddetta "Strada dei

Forti", che permette di superare il Colle di Tenda utilizzando una vecchia strada molto tortuosa, per consentire ai residenti di avere almeno un collegamento. Nel pomeriggio, invece, è stato affrontato il tema dei **collegamenti ferroviari** tra Cuneo e Ventimiglia attual-

mente interrotti tra Breil e Ventimiglia. La delegazione italiana ha chiesto l'inizio dei lavori necessari per ripristinare la linea ferroviaria nella parte a sud di Breil, su territorio francese. I gestori della rete si sono accordati per un nuovo incontro tecnico il 17 maggio. La durata prevista dei lavori sulla linea ferroviaria è di circa 5 mesi. Nel frattempo, è stato attivato un servizio di corse **bus sostitutive** tra Breil e Ventimiglia, sospeso in parte dopo due soli giorni di servizio. Un'ordinanza francese, infatti, ha imposto la chiusura del traffico sul ponte Perthus, a Breil, per i lavori di messa in sicurezza. La corsa infrasettimanale mattutina è stata sospesa, mentre quella pomeridiana viaggia regolarmente. Il weekend, invece, sono attive entrambe le corse. Ancora non si conosce la data di fine dei lavori e il ripristino del collegamento mattutino.



Focus: qui Lombardia



A4 Milano-Brescia

Stop ADR fino al 2022

A causa dei lavori per la realizzazione della quarta corsia sulla A4 Milano-Brescia, nel tratto compreso tra **Sesto San Giovanni e Milano Viale Certosa**, in direzione Torino, è stato prorogato fino al 31 dicembre 2022 il divieto di circolazione dei mezzi con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, in regime di ADR.

Il divieto, imposto a partire dal 10 dicembre 2019, doveva essere sospeso il

31 maggio 2021. Inoltre, nel tratto compreso tra il km 136+500, svincolo di Sesto San Giovanni e il km 126+200, svincolo di Milano Viale Certosa, in direzione di Torino, tali veicoli non potranno transitare nella **fascia oraria** compresa tra le 6:00 e le 22:00 di tutti i giorni.

I veicoli ADR potranno utilizzare i seguenti percorsi alternativi.

Da Venezia / Brescia in direzione Milano / Torino: immettersi sulla A51 Tangenziale est in direzione

della A1 Milano-Napoli e, dopo lo svincolo di San Giuliano Milanese, proseguire sulla A50 Tangenziale ovest di Milano fino all'allacciamento con la A4 Torino - Trieste. Successivamente sarà possibile seguire le indicazioni verso Torino/Varese, o Como, a seconda della propria destinazione; in ulteriore alternativa, uscire alla stazione di Monza, sulla A4, immettersi sulla A52 Tangenziale nord di Milano verso Como e sulla SP35 Milano/Meda, proseguire sulla

SP46 verso Bollate e sulla A52 Tangenziale nord di Milano. Successivamente sarà possibile seguire le indicazioni verso Torino/Varese, o Como, a seconda della propria destinazione.



Imprenditorie Professionisti c.a.r.l.

SERVIZI PER IL TRASPORTO
E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

RC AUTO, NOVITÀ 2021

La polizza assicurativa dei tuoi veicoli sta per scadere?

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

I&P offre alle aziende associate:

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



Inizia a risparmiare con noi!

Contattaci per informazioni e preventivi:

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

Focus: qui Friuli-Venezia Giulia



Il porto di Trieste del futuro Pronto alla rivoluzione green

Da diverso tempo oramai, lo sviluppo del porto di Trieste è improntato a una crescita sempre più verde della movimentazione merci.

Nonostante il lockdown e la crisi economica dovute alla pandemia da Covid-19, lo scorso novembre dal porto di Trieste è partito il primo **treno intermodale** diretto a Norimberga, Germania, lungo un corridoio ferroviario di oltre 680 km.

Da novembre 2020 ed aprile 2021, in soli sei mesi, le unità movimentate sulla tratta sono state 1.400, contribuendo a risparmiare circa 1.200 tonnellate di CO₂ e 3.266 kg di ossidi di azoto. Grazie al successo del collegamento, ora il servizio tra il Terminale Samer Seaport di Trieste e il Tricon di **Norimberga**, si appresta a raddoppiare la frequenza dei treni, che passano da una cora a due alla settimana. Il servizio, che mira a divenire sempre più efficiente adottando il modello di produzione ferroviaria flessibile sviluppato da Merci Italia Rail, si rivolge



al trasporto delle **merci time-sensitive**, le quali necessitano di arrivare in tempi brevissimi a destinazione, dopo essere state sbarcate dalle navi provenienti dalla Turchia.

Nel progetto di sviluppo della linea intermodale si prevede di inserire la gestione mega navi container che arrivano al porto di Trieste dalla tratta est.

Per il 2025 è previsto il termine dei lavori per

l'aumento della capacità ferroviaria, grazie alla quale sarà possibile movimentare un **volume di merci** superiore di quasi tre volte quello attuale.

Per quanto riguarda gli investimenti a lungo termine, invece, per il 2050 e il raggiungimento della neutralità carbonica dell'Unione Europea, si stanno valutando diverse soluzioni.

Il futuro del porto, secondo Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità, non è il porto in sé, in quanto fra trent'anni il sito sarà un hub **tecnologico ed energetico** ad altissimo tasso di innovazione.

Nella sua visione, D'Agostino illustra i porti come "cerniera tra passato e futuro". Non si limiteranno ad essere luoghi dove le navi arrivano per scaricare/caricare merci,

ma acquisiranno una nuova funzione all'interno delle città portuali come poli di tecnologia e produzione di energia.

Il porto si sta dotando di mezzi elettrici, valutando eventuali **investimenti sull'idrogeno**, ma limitarsi a rendere ecologiche le attività dello scalo non è sufficiente. Un porto non deve utilizzare soltanto mezzi a idrogeno, ma deve produrre idrogeno, ad esempio, sviluppando una tecnologia che sfrutti l'acqua salata.

I porti dispongono di tantissima superficie sopra e sotto il mare, e nel futuro dovrebbero svilupparsi in questa direzione, installando pannelli fotovoltaici e impianti con pale eoliche su **piattaforme galleggianti** ancorate a chilometri dalla costa.

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

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

Collaborate con la nostra redazione!

Sriveteci o chiamatoci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816



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



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