

Anno XXII - Numero 3/2020

Fase 2: è tempo di ripartire

In primo piano



Ripartenza: le linee guida per l'auto-transporto, obblighi e responsabilità

pagina 6



Le misure dell'UE sui trasporti: bene, ma mancano aiuti concreti

pagina 11



Come rilanciare i trasporti post Covid-19: gli interventi del #Decreto-Rilancio

pagina 14



In Italia fare impresa è un'impresa: richiesti più sostegno e semplificazione

pagina 23



Assotrasporti torna sull'emergenza infrastrutture: esenzione del pedaggio

pagina 30



Notizie dal territorio, focus su: Calabria, Lombardia e Liguria

pagina 36



TN 3/2020 • Anno XXII

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

Proprietario ed Editore

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

Redazione

Fabrizio Civallero, Michela Giuliano, Gabriella Tomasi, Adriana Pozzo.

Contributori

Marco Campomenosi, Simone Cugno, Walter Coletta, Mauro Coltorti, Pasquale Dui, Eleonora Evi, Gianna Gancia, Lorenzo Pittaluga ed Emanuele Scagliusi.

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°**
- 11. **NORME E ISTITUZIONI**
- 18. **L'INTERVISTA**
- 22. **EVENTI**
- 25. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 28. **LA TUA VOCE**
- 32. **CONSULENTI**
 - 32. **Legale**
 - 33. **Legale**
 - 34. **Legale**
- 36. **DAL TERRITORIO**
 - 36. **Qui Emilia-Romagna**
 - 37. **Qui Piemonte**
 - 38. **Qui Abruzzo**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



FASE 2: SI RIPARTE

La fase 2 è iniziata ed è tempo di ripartire. Con il calo generale dei contagi nel nostro Paese e nell'Unione Europea, lentamente si stanno riaprendo tutte le attività e i confini. Da poche settimane gli italiani possono viaggiare liberamente nella Penisola e, dal 15 giugno, uscire dall'Italia. Queste restrizioni, però, non sono mai state applicate agli autotrasportatori che, nonostante l'emergenza sanitaria e il rischio di contagio, hanno continuato a viaggiare per garantire i servizi e i beni essenziali ai cittadini chiusi in casa per la quarantena. Adesso è il momento di dimostrare coi fatti il riconoscimento dell'impegno svolto da questa categoria. Il nostro Governo ha emesso numerosi decreti per introdurre misure

a sostegno delle imprese italiane e dei suoi cittadini, collaborando anche con l'Europa per varare un piano d'intervento comunitario. Nelle prossime pagine i nostri contributori e consulenti illustreranno alcune di queste misure messe in campo: per quanto riguarda patenti, revisioni dei mezzi, permessi per il trasporto eccezionale e certificazioni in genere, sono stati prorogati i termini di validità dei documenti già in vigore; il Governo ha poi pubblicato le linee guida per l'autotrasporto che delineano responsabilità di imprenditori e autisti nel rispetto delle norme anti-contagio; in Europa, invece, è proseguita l'approvazione della riforma dell'autotrasporto che ora si trova a un passo dall'approvazione definitiva.

Accordo europeo per la proroga di patenti e revisioni

Scadenze comuni per tutti gli Stati membri

Con la pubblicazione del regolamento comunitario 2020/698 il Parlamento e il Consiglio dell'Unione Europea hanno stabilito proroghe della **validità di certificati**, patenti, permessi, autorizzazioni e revisioni comuni per tutti gli Stati membri.

Nonostante permanga la libertà di ciascun Paese di ridurre o ampliare la durata di tali deroghe, le modifiche verranno applicate esclusivamente ai soli autotrasportatori nazionali e non potranno essere applicate ai trasportatori stranieri.

Nello specifico, il regolamento prevede che le **carte di qualificazione del conducente** (CQC), in scadenza tra il 1° febbraio e il 31 agosto 2020, vengano prorogate di sette mesi a partire dall'effettiva data di scadenza.

Qualora permanesse lo stato di emergenza sanitaria tanto da non rendere possibile le attività di rinnovo e rilascio del CQC, ciascun Stato membro potrà far richiesta di prolungare ulteriormente la proroga per un massimo di 6 mesi.

Stesse scadenze, inclusa la possibilità di richiedere un'ulteriore proroga per le **patenti di guida** scadute o in scadenza tra il 1° febbraio e il 31 agosto 2020.

Invece, per quanto riguarda le verifiche biennali dei tachigrafi in scadenza tra il 1° marzo e il 31 agosto 2020, la proroga è di sei mesi a partire dalla data di effettiva scadenza.

In caso di **rinnovo della carta tachigrafica**, previsto entro due mesi dall'effettiva presentazione della domanda, al momento del controllo il conducente dovrà dimostrare di aver fatto richiesta della nuova carta entro i quindici giorni lavorativi precedenti la data di scadenza della stessa per non incorrere in sanzioni. Stesso discorso in caso di richiesta di sostituzione della carta, a patto che il conducente possa dimostrare di aver restituito la tachigrafica, poiché danneggiata o non funzionante.

Anche in questo caso, gli Stati membri possono chiedere una proroga fino a un massimo di sei mesi, come nei casi precedenti.

La validità della **revisione dei mezzi** scaduta o in scadenza tra il 1° febbraio e il 31 agosto 2020 è prorogata di sette mesi con possibilità di proroga di ulteriori 6 mesi a richiesta e discrezione di ciascun Paese dell'Unione.

In caso di **accertamento dell'idoneità finanziaria** delle imprese di trasporto riguardante gli esercizi contabili ricadenti nel periodo compreso tra il 1°



marzo e il 30 settembre 2020, l'autorità competente ha la facoltà di concedere ulteriori 12 mesi all'impresa, affinché possa dimostrare di aver nuovamente soddisfatto il requisito.

Infine, viene prorogata di ulteriori sei mesi la validità delle **licenze comunitarie**, delle copie dei certificati e degli attestati dei conducenti extracomunitari scaduti o in scadenza tra il 1° marzo e il 31 agosto 2020. Nel caso permanga lo stato di emergenza, ciascuno Stato può richiedere una seconda proroga per un massimo di sei mesi.

On. Pietro Fiocchi - 16 maggio 2020

“Accolgo con soddisfazione le misure adottate dalla Commissione Europea riguardanti la proroga di sei mesi della validità dei diversi tipi di certificazione in scadenza per il settore dell'autotrasporto, che peraltro si è dimostrato strategico anche in occasione dell'emergenza Covid-19, garantendo tutti i necessari supporti logistici al Paese.

Queste proroghe vengono incontro alle difficoltà manifestatesi in Italia relative al rinnovo delle licenze e delle revisioni dei mezzi, creando grandi problemi alle nostre imprese di autotrasporto internazionale.

Vi sono ancora da affrontare e risolvere altri aspetti e

modifiche al fine di velocizzare e snellire le procedure e tempi della Motorizzazione Civile. Le proroghe hanno visto il nostro voto favorevole come Gruppo e mio personale.” A fare queste dichiarazioni è l'Eurodeputato Pietro Fiocchi (FDI - Gruppo ECR).

“Mi auspico che il Bilancio Europeo ora si concentri soprattutto sulla viabilità attraverso il completamento dei Corridoi Nord-Sud ed Est-Ovest. Ricordo,” ha concluso l'On. Fiocchi, “che vi sono anche numerose opere viarie nel nostro Paese già finanziate che andrebbero completate e realizzate, facendo da volano anche per numerosi altri Settori”.

Proroga delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali

Chiarimenti sul #CuraItalia

Con la circolare del Mit nr. 4051 del 1° giugno 2020, il Ministero ha chiarito alcune questioni riguardanti la proroga delle autorizzazioni per il trasporto eccezionale previste dal decreto Cura Italia.

In seguito alla riduzione dell'operatività degli uffici preposti al **rilascio delle autorizzazioni** è stata prevista la proroga della validità dei documenti emessi tra il 31 gennaio e il 31 luglio 2020 compresi per i novanta giorni successivi alla dichiarazione di cessazione dello stato di emergenza (attualmente previsto per il 31 luglio 2020), senza la necessità di versare ulteriori contributi istruttori.

Nel caso in cui sia previsto un indennizzo di usura proporzionale anche al tempo di validità dell'autorizzazione, la proroga



si traduce anche in un'**esenzione del pagamento dell'indennizzo** stesso per tutta la durata dell'estensione e, quindi, non è dovuto alcun indennizzo ulteriore rispetto a quello versato in fase di ottenimento del titolo in scadenza.

Tuttavia, esistono **alcune eccezioni**: ad esempio, nel caso in cui i viaggi siano stati completati entro la data del 30 gennaio 2020, non sussistono estensioni di validità delle autorizzazioni.

Invece, per le **autorizzazioni periodiche** con scadenza posteriore al 31 luglio 2020 non è prevista la possibilità di proroga, ma dovranno essere rinnovate normalmente.

Infine, le autorizzazioni rilasciate a partire dal 17 marzo 2020, ovvero dopo l'entrata in vigore del CuraItalia, tengono già conto delle proroghe previste per far fronte all'emergenza e, pertanto, non sono estendibili.

Sconti per i pedaggi 2019

Le percentuali di riduzione stabilite

Da lunedì 4 maggio e fino alle ore 14,00 del 24 maggio 2020, le aziende di autotrasporto hanno potuto inserire i dati relativi alla domanda di **riduzione del pedaggio** autostradale per l'anno 2019.

In concomitanza con l'avvio della "fase 2" per la ripartenza, dopo il blocco dovuto all'emergenza sanitaria per il Coronavirus, si riparte con la richiesta di riduzione dei pedaggi autostradali per l'anno 2019.

La riduzione, il cui valore dipende dalla classe di emissione del mezzo e dall'importo totale pagato, è riconosciuta alle imprese e consorzi che abbiano sostenuto **costi pari ad almeno 200 mila euro**.

Il perfezionamento della domanda, con l'inserimento dei dati richiesti e l'apposizione della firma, è da effettuarsi in formato digitale.

Secondo quanto riportato nella delibera di redeterminazione 4/2020 dell'Albo, le percentuali effettive 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, sono rimaste invariate le percentuali di sconto per i veicoli Euro V e superiori, mentre per i mezzi Euro III e IV i valori sono calati in media di 1 punto percentuale (-0,5% nel caso delle motorizzazioni Euro III per la prima fascia di fatturato).

Sconti pedaggi 2019			
Fatturato / Motorizzazione	Euro III	Euro IV	Euro V e superiori
Da 200.000 a 400.000	0,3860%	0,7721%	3,8604%
Da 400.001 a 1.200.000	0,7721%	2,3162%	5,4045%
Da 1.200.001 a 2.500.000	1,5441%	3,8604%	6,9487%
Da 2.500.001 a 5.000.000	2,3162%	5,4045%	8,4928%
Oltre 5.000.000	3,0883%	6,1766%	10,037%

Ripartenza: le linee guida per l'autotrasporto

Obblighi e responsabilità nel settore

Nella giornata di domenica 17 maggio 2020, è stato pubblicato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri nella Gazzetta Ufficiale n. 126, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19.

Il decreto, composto da 11 articoli e 17 allegati, prevede, tra le altre cose, la **riapertura delle attività produttive** su tutto il territorio nazionale e la ripresa degli spostamenti all'interno della propria regione senza bisogno di compilare l'autocertificazione.

Tra gli allegati, il numero 14 contiene il protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica adottato il 14 marzo 2020 e aggiornato con ulteriori disposizioni.

In linea generale, è fatto obbligo di informare circa il corretto uso dei dispositivi di protezione individuale (DPI), di **sanificare e igienizzare** i locali, i mezzi di trasporto e mezzi di lavoro, di indossare i DPI adeguati quando non è possibile osservare la distanza minima interpersonale di un metro.

Per quanto riguarda il caso specifico dell'autotrasporto, vengono riconfermate le disposizioni precedenti.

Il personale viaggiante, così come gli operatori che intrattengono rapporti con il pubblico, devono rispettare la **distanza interpersonale** di un metro.

Nel caso questo non sia possibile, si devono indossare i dispositivi di protezione individuale, per i quali deve essere fornita l'informativa sul corretto utilizzo.

I locali di lavoro, così come i mezzi di trasporto e i mezzi di lavoro devono essere sanificati e igienizzati in modo appropriato e frequentemente.

Se possibile, gli autisti dei mezzi di trasporto merci devono **restare a bordo** dei propri veicoli, se sprovvisti di guanti e mascherine. In tutte le situazioni in cui si renda necessario lavorare a distanza interpersonale minore di un metro, anche in ambienti all'aperto, è



necessario l'uso delle mascherine.

In seguito, il Ministero dell'Interno ha fornito le indicazioni che devono rispettare gli operatori di Polizia nell'effettuare i controlli su strada per il rispetto delle misure anti-contagio. Nello specifico, la nota fa chiarezza sulle **responsabilità in caso di controlli** che individuino un'inosservanza delle regole.

A carico dell'imprenditore di trasporto vertono gli adempimenti che riguardano l'informazione del personale circa il corretto uso e gestione dei dispositivi di protezione individuale e la sanificazione dei mezzi.

Inoltre, le imprese che curano il carico/scarico devono garantire la presenza di servizi igienici dedicati ai conducenti, adeguatamente puliti e sanificati, e che le operazioni inerenti il carico/scarico della merce, così come la presa in consegna della documentazione e tutte le operazioni affini, avvengano **senza contatti diretti** tra operatori e autisti o nel rispetto della distanza di sicurezza di un metro.

A carico dell'autotrasportatore, invece, vige la responsabilità di rimanere a bordo del mezzo quando sprovvisto di guanti e mascherina, oppure di indossare correttamente i DPI e mantenere

la distanza di un metro quando necessità di scendere dal mezzo, di **indossare la mascherina** anche durante la guida, quando in cabina è presente un secondo conducente o un addetto, il divieto di accesso ai locali delle aziende diverse dalla propria (con eccezione per l'utilizzo dei servizi igienici dedicati) e indossare la mascherina anche all'aperto, qualora non sia possibile osservare la distanza minima di un metro. In questi casi, le inosservanze sono di responsabilità diretta dei dipendenti dell'impresa, mentre l'imprenditore al massimo potrà essere in concorso per omessa vigilanza.

Le sanzioni previste vanno dal pagamento di una multa da 400 a 3.000 euro, che aumenta di un terzo nel caso in cui la violazione sia commessa alla guida di un veicolo. Nei casi più gravi è prevista la **chiusura dell'attività** da 5 a 30 giorni e la sospensione fino a 5 giorni per impedire la prosecuzione o reiterazione dell'illecito.

Infine, per quanto riguarda l'ingresso in Italia del personale viaggiante, possono entrare in Italia, senza alcuna formalità e a prescindere dalla provenienza, tutti i lavoratori che rientrano nella definizione di "personale viaggiante", senza distinzione alcuna.

Incentivi 2019: arrivano le proroghe

Posticipati i termini per la presentazione delle domande

Dopo la pubblicazione dell'elenco delle imprese richiedenti gli incentivi 2019 sul sito di RAM, il Ministero posticipa i termini per la presentazione della rendicontazione.

Per venire incontro alle difficoltà subite dalle imprese di autotrasporto a causa dell'emergenza sanitaria da Covid-19, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha concesso la proroga dei termini per la **rottamazione e acquisizione** dei nuovi mezzi inclusi negli incentivi 2019.

Secondo quanto [riportato nel decreto](#) firmato dalla Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità nr. 103 del 25 maggio 2020, il termine del 1° giugno 2020 per la rottamazione e l'acquisizione dei veicoli pesanti euro VI (articolo 6, comma 2 del decreto direttoriale 11 ottobre 2019 n. 85) è prorogato al 1° ottobre 2020, mentre il termine del 15 giugno 2020 per la consegna della documentazione utile all'istanza di prenotazione (articolo 11, comma 1 del medesimo decreto direttoriale) è prorogato al 15 ottobre 2020. Sul sito di RAM del Ministero è disponibile [l'elenco completo delle domande](#) di accesso all'incentivo, indipendentemente dalla regolarità delle stesse, presentate secondo le



modalità previste dal Decreto dell'11 ottobre 2019.

In totale sono state 862 le aziende che hanno richiesto l'incentivo. L'elenco riporta la data di invio della domanda, la percentuale di copertura dell'incentivo e la **tipologia di contributo richiesto**, indicato con le lettere:

- A - Acquisizione dei veicoli a trazione alternativa
- B - Radiazione per rottamazione di veicoli pesanti
- C - Acquisizione di rimorchi e semi-rimorchi

D - Acquisizione di casse mobili e portacasse).

Sulla base della documentazione prodotta nella prima fase, saranno **verificati i requisiti** formali e sostanziali dell'investimento e, al termine dell'attività di istruttoria, si confermerà o meno l'eventuale accantonamento della somma prenotata.

In caso di esito negativo, la somma verrà resa disponibile per le altre imprese richiedenti (secondo l'ordine riportato nell'elenco).

In Germania esonero dei pedaggi per i mezzi meno inquinanti

Maut sospeso per i veicoli LNG e CNG

Il governo tedesco ha deciso l'esenzione del pagamento del Maut, il pedaggio autostradale previsto per i **mezzi superiori alle 7,5 tonnellate**, per i mezzi alimentati a gas naturale.

Attualmente, l'esenzione è valida fino al 31 dicembre 2023 e punta a favorire il rinnovo del parco mezzi con veicoli industriali meno inquinanti e il conseguente abbattimento delle

emissioni nell'atmosfera. L'estensione dell'esenzione, ufficializzata a maggio, risulta essere anche uno strumento di **aiuto alle imprese** che, in questo modo, posso contare su una riduzione immediata dei costi corrispondente ai chilometri effettivamente percorsi.

Si tenta così anche di far ripartire il settore delle **vendite dei veicoli** industriali che, a causa della pandemia di Coronavirus, ha subito una forte

battuta d'arresto tanto in Germania, come nel resto d'Europa.

Introdotta per la prima volta nel 2019, l'esenzione dal Maut per i mezzi pesanti ha portato all'acquisto di 1.900 veicoli a gas naturale lo scorso anno, di cui 1.421 sono LNG. In termini ambientali, sono state immesse nell'aria **24 tonnellate di CO2 in meno** (calcolate su una percorrenza media per veicolo di 100 mila chilometri l'anno).

CQC e patenti di guida

Arrivano le nuove direttive dall'UE

In seguito al recepimento della direttiva UE 2018/654, il 25 giugno 2020 sono entrate in vigore le modifiche alla normativa che disciplina le regole per la formazione e il conseguimento di patenti di guida e CQC.

Con il decreto del 10 giugno 2020, l'obbligo della **qualificazione iniziale** e della formazione periodica per i conducenti professionisti è stato esteso a tutti i cittadini chiamati a effettuare trasporti su strada in possesso delle patenti C, D e sottocategorie.

La modifica della norma introdotta dalla direttiva comunitaria 2018/654, pertanto, impone l'obbligo di formazione anche ai cittadini che effettuano trasporti occasionali e per i quali l'autotrasporto non costituisce la principale fonte di reddito.

I cittadini Italiani, con residenza in Italia, o dipendenti di un'impresa italiana, sono obbligati a seguire i corsi di qualificazione iniziale e di **formazione periodica** nel nostro Paese.

La seconda novità introdotta riguarda i contenuti dei corsi e le modalità

di svolgimento: il programma d'esame è suddiviso in cinque moduli della durata di 7 ore ciascuno, con la possibilità di seguire due delle 7 ore di corso per ciascun modulo in modalità e-learning.

Per quanto riguarda i **nuovi contenuti** introdotti con la direttiva UE, troviamo nozioni di sicurezza stradale, sicurezza sul lavoro, sostenibilità ambientale e innovazione tecnologica.

I conducenti che sostengono l'esame con il nuovo programma, vedranno riportato sul proprio attestato il codice unionale armonizzato "95".

Per ultimo, la direttiva incrementa la collaborazione fra gli Stati membri dell'Unione Europea per la **condivisione delle informazioni** sulle patenti, che avverrà tramite una rete informatica specifica.

Infine, nei casi seguenti, i conduttori non sono tenuti a conseguire la Carta di Qualificazione del Conducente: veicoli con velocità massima di 45 km/h; mezzi delle forze armate, protezione civile, vigili del fuoco, polizia e trasporto

sanitario; durante le prove su strada per il perfezionamento tecnico, riparazione, manutenzione e collaudo; sui mezzi impiegati durante lo stato di emergenza o destinati a missioni di salvataggio, incluso il trasporto di aiuti umanitari a fini non commerciali; veicoli utilizzati dalle scuole guida; quando i conducenti operano in zone rurali per approvvigionare l'impresa stessa del conducente e, in caso di aziende agricole, orticole, forestali, di allevamento o pesca, quando non superino i 50 km dalla sede dell'impresa.



Una task-force per la ripartenza

Assotrasporti progetta la ripresa dell'autotrasporto

Dall'inizio dell'emergenza sanitaria Assotrasporti ha seguito da vicino l'evolversi della situazione, intervenendo a tutela dell'autotrasporto nei **momenti più critici** del lockdown. Nonostante le numerose misure economiche messe in campo dal Governo in favore delle aziende in difficoltà, Assotrasporti ritiene che non si sia ancora fatto abbastanza: i decreti varati si limitano a distribuire qualche **aiuto a pioggia**, senza proporre un vero piano strategico per il settore.

Per questo motivo, ha deciso di coinvolgere i propri associati, professionisti ed esperti del settore, per formare una **task-force** e redigere una proposta di

soluzioni da presentare al Governo. Attraverso il [questionario on-line](#), Assotrasporti chiede agli imprenditori come hanno affrontato la fase più critica dell'emergenza e sollecita l'invio di proposte per risolvere i problemi riscontrati, chiedendo, infine, la collaborazione attiva all'interno della task-force che sta formando.

Pertanto, **invitiamo tutti i lettori** di TN TrasportoNotizie, le imprese, i professionisti e chiunque voglia far sentire la propria voce a compilare il questionario on-line e a condividerlo con i vostri collaboratori e colleghi che pensate possano essere interessati a partecipare al progetto: la task-force

Assotrasporti ha bisogno di esperti e professionisti di diversi settori (fiscale, amministrativo, legale, etc.) per formulare una proposta concreta di rilancio economico dell'autotrasporto italiano.

Inquadra il QR Code seguente



Costi d'esercizio: i valori di giugno

Gasolio ancora in calo

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

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

I costi sono stati aggiornati in base al prezzo medio del gasolio alla pompa nel mese di maggio 2020, pari a **1.255,59 euro** per 1.000 litri, ancora in calo rispetto al mese precedente per via delle conseguenze dell'emergenza sanitaria per il Covid-19.

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 ton, il valore del costo al litro del gasolio è di 1,029 euro; per i veicoli oltre le 7,5 ton, il valore scende a 0,814 euro.

Mese	Prezzo industriale	Iva	Accisa	Prezzo al consumo
Gennaio	599,96	267,82	617,40	1.485,18
Febbraio	565,50	260,24	617,40	1.443,14
Marzo	512,29	248,53	617,40	1.378,22
Aprile	450,15	234,86	617,40	1.302,41
Maggio	617,40	226,42	617,40	1.255,59

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.485,18) 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 = $1.255,59 / 1.000 = 1,25559$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio = $1,25559 / 1,22 = 1,029172 = 1,029$

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 = $(1,25559/1,22) - 0,21418609 = 0,8149860 = 0,814$

Croissant
Surgelati Già Cotti

Orsobianco

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

Naturale

EURO FOOD IFS

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

f



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



Marco Campomenosi
Capogruppo Lega al PE

Le misure dell'UE sui trasporti Bene, ma manca un aiuto concreto alle imprese

Nella prima settimana di maggio il Parlamento Europeo ha votato in seduta plenaria il cosiddetto "relief package on transport". Si tratta di un insieme di misure di carattere pratico-amministrativo che sono state proposte dalla Commissione Europea, e condivise dal Consiglio Europeo con alcune modifiche, per far fronte ai problemi nati nel **settore dei trasporti** a causa della pandemia di Covid-19.

Nello specifico il pacchetto è articolato in quattro provvedimenti riguardanti autotrasporto, portualità, trasporto ferroviario e aviazione civile, ai quali è stata applicata la procedura d'urgenza, accompagnata da un accordo pressoché unanime sull'impianto generale delle norme e alcuni distinguo. Insieme ai colleghi della mia delegazione, siamo soddisfatti che all'interno del provvedimento dedicato all'autotrasporto sia stato preso in considerazione il **problema del mutuo riconoscimento**, da parte degli Stati Membri, delle proroghe rilasciate a livello nazionale per i certificati e le licenze degli autotrasportatori.

Su quest'ultimo tema abbiamo sottolineato per primi la necessità di un intervento armonizzatore della Commissione Europea, attraverso un'interrogazione parlamentare, un intervento in Commissione Trasporti nell'ambito di uno scambio di vedute, e una lettera inviata alla Commissaria ai Trasporti Valean. Sebbene sia stata lasciata agli Stati Membri la possibilità di procedere ai rinnovi, riteniamo importante che sia stato stabilito quel reciproco **riconoscimento delle deroghe** in corso che finora è mancato, e che ha causato in più occasioni seri problemi ai servizi di commercio internazionale operati dai nostri autotrasportatori.

Quanto al provvedimento riguardante la portualità, va riconosciuto che gli interventi della Commissione Europea sul settore tengono spesso in grande considerazione le shipping lines, le quali, grazie alle loro grandi dimensioni che le rendono senza dubbio attori di primo piano del mercato interno europeo, sono capaci di occupare l'intera filiera logistica.

Tuttavia le esigenze dei terminalisti, ai quali bisogna riconoscere per lo meno pari valore rispetto alle **shipping lines**, sono altrettanto spesso disattese e ciò comporta una distorsione della concorrenza. L'intervento proposto dalla Commissione ha modificato il reg. 2017/352, consentendo agli Stati Membri o alle autorità portuali competenti di sospendere, differire o ridurre le somme dovute dagli operatori portuali che hanno in concessione o utilizzano le infrastrutture del porto.

Presentando un emendamento alla proposta, abbiamo cercato di allargare il perimetro di applicazione della norma al fine di garantire un'eguale forma di sostegno anche ai terminalisti. Ad ogni modo, il nostro intervento, pur se non approvato in Aula, ha contribuito a garantire quella **parità di trattamento** che ci eravamo proposti di istituire. Infatti, la Commissione ha successivamente chiarito che le misure di intervento sugli aiuti di Stato includessero anche tali istanze.

La proposta della Commissione dedicata al settore ferroviario ha invece posticipato il termine ultimo di applicazione di due direttive tecniche del quarto pacchetto omonimo. La nostra posizione sul tema è stata conciliante, perché l'Italia ha già portato a termine regolarmente l'implementazione di cui abbiamo discusso. L'occasione è stata però utile per non dimenticare

l'importanza che l'interoperabilità riveste per aumentare la connettività e la potenzialità logistica del nostro Paese. Infatti, soltanto andando nella direzione di una maggiore armonizzazione del **trasporto su ferro** e su gomma, all'insegna dell'efficienza e di una strategia logistica nazionale ben definita, possiamo garantire quella connettività necessaria a rendere l'intero sistema logistico-portuale italiano competitivo rispetto agli altri attori coinvolti nel bacino mediterraneo. Abbiamo votato con favore i provvedimenti a cui ho brevemente accennato, ciò nonostante l'Europa non può fermarsi alla semplice dimensione pratico-amministrativa, lasciando sussistere i ben più gravi problemi di liquidità delle imprese oggi esistenti.

Infatti, a fronte di un sistema logistico-produttivo qual è il nostro, caratterizzato da **sofferenze finanziarie** causate dall'epidemia di Covid-19, l'UE non sta intervenendo al fine di garantire aiuti omogenei a tutte le imprese europee, che grazie al margine di bilancio dei rispettivi Stati stanno ricevendo contributi differenti.

A tal proposito, l'esempio della Germania è lampante: la Commissione Europea ha approvato aiuti di Stato tedeschi per quasi mille miliardi di euro, fingendo di non capire che in questo modo le imprese tedesche saranno molto più competitive delle altre imprese europee all'indomani della crisi sanitaria. Basti pensare alle pochissime risorse messe in campo dal governo italiano.

Purtroppo ho l'impressione che non ci sia alcuna volontà politica di porre rimedio alla situazione descritta. Infatti, quando ho avuto l'occasione di interrogare la Commissaria Vestager al riguardo, mi è stato risposto laconicamente che "la Germania fa bene a fare quello che fa".



Eleonora Evi
Eurodeputato M5S

TAV Torino-Lione

Dall'UE milioni di euro all'opera in barba alla crisi

La crisi attuale si preannuncia la più grave dai tempi della grande depressione del '29: secondo le stime della Commissione europea, nel 2020 il PIL della zona euro dovrebbe subire un calo del 7,7%, quello italiano addirittura del 9,5%. Quelli che ora possono sembrare dei numeri astratti, presto si tradurranno in lesioni profonde del tessuto economico e sociale, in aziende che chiudono, più disoccupati e **famiglie impoverite**. Ma questo non sarà nulla in confronto agli effetti di una catastrofe climatica, destinata ad essere irreversibile se ad emergenza finita torneremo al "business as usual", ricominciando a inquinare e distruggere l'ambiente quanto e più di prima.

Per questo è cruciale che le risorse di cui dispone l'Unione europea per far fronte alla crisi, già ridotte al minimo a causa degli egoismi e della miopia di taluni Stati membri, siano investite per **favorire una ripresa rapida** che segua la bussola della transizione ecologica. Non possiamo permetterci di sprecare un solo centesimo dei soldi dei cittadini europei in progetti inutili ed opere che guardano al passato. Ciononostante,

poche settimane fa, nel bel mezzo dell'emergenza, la Commissione europea ha confermato la decisione di finanziare, con centinaia di milioni di euro di soldi pubblici, un progetto infrastrutturale inutile e dannoso all'ambiente: il TAV Torino-Lione. Un'opera che rappresenta non solo un inutile doppiopione, in quanto tra Francia e Italia esiste già una ferrovia elettrificata a doppio binario, continuamente ammodernata negli anni, ma anche un crimine ambientale: la **costruzione del TAV** aumenterà le emissioni di CO₂ nei prossimi 15-20 anni e rischia di sconvolgere l'equilibrio idrogeologico della Val di Susa.

Nonostante i sostenitori dell'opera ne promuovano i benefici ambientali che deriverebbero dalla riduzione del **trasporto delle merci** su gomma in favore di quello su rotaia, se consideriamo l'impatto ambientale originato nella fase di costruzione dell'opera e in tutta la sua "value chain", il bilancio risulta ben diverso. Alcune previsioni dicono, infatti, che il primo chilo di CO₂ tolto effettivamente dall'atmosfera non arriverà prima del 2040, quando sarà già troppo tardi per

fermare l'emergenza climatica in corso. La recente decisione della Commissione europea di prorogare il finanziamento all'opera, estendendo sino al 31 dicembre 2022 il Grant Agreement da ben 813 milioni in scadenza, risulta non solo in netta contraddizione con la nuova realtà determinata dalla pandemia e con gli impegni europei in materia di lotta ai cambiamenti climatici, ma anche con le stesse regole europee che dovrebbero regolare la contribuzione UE al progetto.

In base al principio "**Use it or lose it**" infatti l'incapacità di TELT, il promotore pubblico responsabile della realizzazione del TAV, di utilizzare i fondi UE entro la scadenza stabilita, avrebbe dovuto determinare la cessazione del finanziamento all'opera. Nello stesso Grant Agreement si parla di "notevoli ritardi" nell'attuazione dell'opera come causa della sospensione o revisione dell'accordo. La Commissione europea ha però deciso di chiudere un occhio e mantenere aperto il rubinetto dei finanziamenti pubblici al TAV.

Con un'interrogazione e un intervento in aula in occasione di un'audizione della Commissaria UE ai Trasporti, ho denunciato la condotta della Commissione europea e l'opacità che ha contraddistinto questa importante decisione. Nei prossimi giorni presenterò degli emendamenti alla Legge sul Clima dell'UE, che vedrà presto la luce, per dichiarare una volta per tutte l'incompatibilità del TAV Torino-Lione con gli **obiettivi climatici europei**.

Non è costruendo cattedrali nel deserto, concepite trent'anni fa, che usciremo più forti da questa crisi ma con progetti che guardano al futuro e alle vere esigenze dei cittadini.





Gianna Gancia
Eurodeputato ID

Novità da Bruxelles per l'autotrasporto

Flessibilità, etichettatura pneumatici e cabotaggio svizzero

Questo mese il Parlamento europeo ha dato il via libera ad alcune proposte particolarmente importanti per il settore del trasporto su gomma: proroga di certificati e licenze, nuova normativa sull'etichettatura di pneumatici, e lo sblocco per il trasporto e cabotaggio a mezzo autobus tra Italia e Svizzera.

In merito all'adozione delle misure di maggior flessibilità per l'autotrasporto, è stato giustamente stabilito che, a seguito delle circostanze straordinarie conseguite dalla crisi pandemica, le validità e gli obblighi di rinnovo di certificati, licenze e autorizzazioni come patenti, revisioni tecniche e certificati di sicurezza per veicoli e autisti che scadrebbero tra il 1° marzo e il 31 agosto, vengono prorogati di sei mesi. Ritengo che la decisione vada nella **giusta direzione** in quanto garantirà una flessibilità proporzionata alla situazione, riducendo oneri amministrativi e costi finanziari.

Il tema della comune etichettatura dei pneumatici a livello europeo è un argomento su cui le istituzioni dell'Unione sono al lavoro da anni.

Lungi dall'essere una semplice pratica burocratica, la standardizzazione delle caratteristiche dei pneumatici tra tutti gli Stati europei avrebbe un impatto ambientale positivo importante, in vista degli obiettivi di **decarbonizzazione** previsti dal Green New Deal.

I primi e più significativi regolamenti europei in materia risalgono al 2009, ma da allora le **innovazioni tecnologiche** hanno permesso di creare pneumatici sempre più performanti, rendendo necessaria una nuova revisione dei parametri.



La commissione parlamentare per l'industria, la ricerca e l'energia, di cui faccio parte, ha avuto un ruolo importante nell'elaborazione del nuovo testo, il quale si propone di rispondere proprio a questa esigenza attraverso un nuovo sistema di etichettatura.

Tra le caratteristiche del pneumatico che saranno in evidenza avremo, in primo luogo, i parametri di resistenza al rotolamento, da cui dipende tra il 20 e il 30% del consumo di carburante. Grazie agli sviluppi tecnologici è possibile ridurre tale resistenza, e di conseguenza le perdite di energia ed i **consumi di carburante**.

Inoltre, la riduzione del coefficiente di resistenza al rotolamento permette di ridurre anche l'inquinamento acustico. Sarà inoltre evidenziata l'aderenza sul bagnato, neve e ghiaccio estremi. Infine, sono stati introdotti parametri coerenti con i principi dell'**economia circolare**. Saranno quindi necessari requisiti minimi per far fronte al rilascio accidentale di microplastiche, dovuto all'abrasione dei pneumatici, e l'estensione degli obblighi di etichettatura anche agli pneumatici ricostruiti. Per quanto riguarda il testo normativo relativo ai diritti di trasporto e

cabotaggio tra Italia e Svizzera, ritengo sia stato fatto un passo importante verso la **soluzione di problemi** che da tempo interessano i trasporti su gomma nelle regioni di confine: l'Italia potrà infatti negoziare con la Svizzera un accordo che consenta ad un'impresa italiana di effettuare operazioni di trasporto, carico e scarico passeggeri all'interno del territorio svizzero, e viceversa.

Questo accordo rappresenterà senz'altro un vantaggio, sia per i consumatori di entrambe le nazionalità, che potranno accedere ad un mercato molto più competitivo ed efficiente, che per i lavoratori del settore, dal momento che aumenteranno le tratte percorribili. Viene altresì previsto il coinvolgimento attivo delle Regioni frontaliere come Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta, Trentino Alto Adige. Questi testi normativi rappresentano, ritengo, un passo importante nella definizione di un quadro normativo che, oltre a far fronte alle esigenze pratiche in tempo di Coronavirus, riesce a garantire autentica libertà di scelta al consumatore assicurando allo stesso tempo livelli alti di competitività nel settore.



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

Come rilanciare i trasporti post Covid-19

Gli interventi del Governo contenuti nel #DecretoRilancio

Se il comparto del trasporto merci ha svolto un ruolo cruciale durante le fasi emergenziali causate dall'epidemia Covid-19, quello aereo sta vivendo uno dei momenti più complicati della sua storia.

Il Governo ha pertanto deciso di intervenire con misure specifiche inserite nel Decreto Rilancio, nella speranza che questa crisi possa rivelarsi anche una spinta ulteriore per risanare e riproporre **Alitalia** in maniera più competitiva sul mercato.

Si prevede, dunque, la nascita di una newco interamente controllata dal ministero dell'Economia e delle Finanze, ovvero da una società a prevalente partecipazione pubblica, anche indiretta.

L'apporto complessivo sarà di 3 miliardi di euro che si aggiungono ai 350 milioni già stanziati con il Cura Italia. Obiettivo della newco sarà redigere un **piano industriale** di sviluppo e ampliamento dell'offerta, che include strategie strutturali, sottoscrivendo un contratto di servizio quinquennale con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Per il rilancio del trasporto aereo, il ministero ha istituito, poi, un fondo per la compensazione dei danni subiti dagli operatori nazionali (con aeromobili con capacità superiore ai 19 posti), con una dotazione di 130 milioni di euro per l'anno 2020.

Un ulteriore fondo viene istituito per compensare il **trasporto pubblico locale** (bus, tram, treni regionali, metropolitane) dei minori incassi derivanti dalla flessione delle attività di trasporto: per questo obiettivo sono destinati 500 milioni di euro. È previsto, inoltre, un indennizzo di 115 milioni a favore di Rfi, quale gestore

dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per compensarla della riduzione degli introiti da pedaggio.

Il Governo, poi, ha destinato risorse già disponibili, ma non ancora attribuite a specifici interventi dal Contratto di programma 2017-2021, per determinate tratte ferroviarie: Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia e Genova-Ventimiglia (40 milioni); in previsione delle Olimpiadi invernali 2026, la realizzazione del **collegamento ferroviario** Bergamo-Aeroporto di Orio al Serio (100 mln) e della variante di Riga (70 mln); raddoppio selettivo Pontremolese-Parma-La Spezia (92 mln).

Al settore marittimo, invece, è stata attribuita alle Autorità di sistema portuali la possibilità di accordare delle riduzioni fino all'azzeramento dei canoni concessori per l'anno 2020 in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nei periodi febbraio-luglio e agosto-dicembre una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20% del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 sia per le concessioni dei beni demaniali; sia per le concessioni per i **servizi portuali** e relativi a operazioni portuali, per la fornitura di lavoro temporaneo marittimo, per concessioni di aree e banchine marittime e per le concessioni per la gestione di stazioni marittime servizi di supporto ai passeggeri. Nel Cura Italia avevamo già disposto la sospensione dei canoni e il pagamento di quanto dovuto entro dicembre 2020, per i quali è adesso prevista la possibilità di riduzione.

Un ulteriore beneficio è assicurato dall'estensione anche ai soggetti operanti nei settori del magazzino



e supporto ai trasporti del credito d'imposta di cui ai commi da 98 a 106 della legge di stabilità 2016, destinati a strutture produttive ubicate nelle zone assistite delle regioni Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna. Per le società cooperative che forniscano il **servizio di ormeggio**, si prevede un indennizzo per le ridotte prestazioni di ormeggio dal 1° febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019, nel limite complessivo di euro 24 milioni per l'anno 2020.

I diversi interventi messi in campo dal Governo mirano a sostenere e risollevare un **settore dei trasporti** che se dal lato merci è riuscito, nonostante il Covid-19, a non far mancare il proprio apporto, dal lato passeggeri ha subito danni incommensurabili. Il lavoro parlamentare sarà fondamentale per meglio calibrare i singoli interventi e contemplare le situazioni più particolari. L'auspicio è quello di cogliere il "buono" che può esserci in questa tragedia sanitaria ed economica affinché si possano rilanciare interi settori.

La diretta del Ministro Paola De Micheli

Introduzione alle misure per il rilancio del Paese

Nel pomeriggio di giovedì 14 maggio 2020, la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ha tenuto una **diretta web** per illustrare le misure contenute nel Decreto Rilancio relative al suo dicastero.

In diretta all'esterno della sede del Ministero, l'Onorevole De Micheli ha incontrato i giornalisti per **illustrare le misure** inerenti infrastrutture e trasporti.

Come ricordato, il MIT è stato un ministero particolarmente esposto nel periodo acuto dell'epidemia perché ha dovuto governare dei processi di trasporti importanti, come il rientro dei crocieristi, il fermo del traffico aereo e la continuazione dell'attività logistica per consentire l'approvvigionamento di farmaci, cibo e beni di prima necessità.

Per quanto riguarda l'autotrasporto su gomma, viene incrementato di 20 milioni il **fondo dell'autotrasporto** per abbattere ulteriormente il costo dei pedaggi e far fronte all'aumento dei costi subito dalle aziende di autotrasporto che hanno continuato a lavorare con coraggio durante l'emergenza.

Inoltre, sono potenziati i finanziamenti per il **mare bonus** e il **ferro bonus**, già presenti nella legge di bilancio, per incentivare il trasporto intermodale, ma anche per andare incontro agli operatori che hanno continuato a lavorare, subendo maggiori costi, durante la fase 1.

Rimanendo nell'ambito del settore ferroviario, il decreto contiene misure per un totale di **150 milioni di euro** per attenuare il costo del pedaggio da parte degli operatori ferroviari per



l'utilizzo della rete. Il Mit ha stanziato circa 300 milioni di euro per finanziare direttamente 4 opere ferroviarie, tra cui 92 milioni di euro per l'adeguamento dell'infrastruttura di trasporto merci tra La Spezia e Parma, del quale beneficerà anche il settore marittimo.

Per compensare le perdite subite dagli **ormeggiatori** sono stati stanziati 4 milioni di euro, mentre ulteriori 6 milioni di euro vanno ai lavoratori marittimi che al momento hanno un livello di indennità insufficiente.

In tema di infrastrutture, è stato aumentato di 40 milioni di euro il fondo salva opere. Finanziamenti anche per le motorizzazioni.

Infine, il Ministro ha brevemente illustrato alcune misure orizzontali che riguardano tutte le aziende italiane e, pertanto, rientrano nella competenza del Ministero dell'Economia e delle Finanze:

- la previsione dell'esenzione del versamento di IRAP, saldo e acconto di giugno;
- il contributo a fondo perduto per le imprese con fatturato inferiore a 5 milioni di euro;
- il rafforzamento patrimoniale per le aziende con fatturato superiore ai 5 milioni di euro;
- il rifinanziamento delle garanzie da parte della cassa depositi e prestiti.

Inquadra il QR Code per [rivedere la diretta](#):



ASSOTRASPORTI

RILASCIÀ:

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



199.302013 • 348.8827231

info@assotrasporti.eu

Riforma dell'autotrasporto europeo

Manca una sola votazione per l'approvazione

Prosegue senza intoppi l'approvazione del Primo Pacchetto Mobilità, ormai giunto a un passo dal termine dell'iter previsto.

L'8 giugno 2020 la Commissione Trasporti del Parlamento Europeo ha approvato il testo del Primo Pacchetto Mobilità, il quale era già stato concordato lo scorso dicembre dal Parlamento e dal Consiglio dei Ministri dei Trasporti. I **risultati delle votazioni** dei singoli provvedimenti che compongono il pacchetto sono i seguenti:

- 30 voti a favore e 19 contrari per le norme sul distacco dei conducenti;
 - 33 voti a favore, 15 contrari e 1 astensione per le regole sul riposo dei conducenti;
 - 33 voti a favore e 16 contrari per le norme di accesso alla professione e il cabotaggio.
- Il pacchetto, che prevede l'introduzione

di importanti regolamentazioni volte a combattere le pratiche di **concorrenza sleale** e il fenomeno del dumping sociale nell'autotrasporto, ora attende l'ultima approvazione che si terrà a luglio. In questa sede, il pacchetto sarà approvato al raggiungimento della maggioranza assoluta del Parlamento, ovvero 353 voti favorevoli.

Per quanto riguarda il contenuto del pacchetto, le tematiche principali riguardano: l'accesso al mercato alla professione di trasportatore su strada (merci e passeggeri), i tempi di guida e di riposo, l'adozione dei tachigrafi digitali e il distacco dei conducenti.

In materia di **cabotaggio stradale**, il testo approvato mantiene i limiti esistenti (3 operazioni su 7 giorni), ma introduce un "periodo di raffreddamento" di 4 giorni prima che possano essere effettuate altre operazioni nello stesso Paese e con lo

stesso veicolo. Inoltre, la riforma mira a garantire **migliori condizioni di lavoro** per gli autisti operanti nel trasporto internazionale di merci: l'imprenditore sarà tenuto a organizzare gli orari di lavoro dei conducenti in modo che possano tornare al proprio domicilio almeno una volta ogni 4 settimane o, se il conducente sceglie di prendere due riposi settimanali ridotti, dopo 3 settimane. Vigè l'obbligo di rientro anche per il mezzo, che non può rimanere all'estero per più di 8 settimane consecutive. Inoltre, il riposo settimanale non potrà più essere trascorso in cabina.

Infine, i **tachigrafi intelligenti** dovranno essere installati su tutti i mezzi che effettuano trasporti internazionali, a partire dai veicoli commerciali leggeri (tra le 2,5 e le 3,5 tonnellate). Pertanto, tali veicoli saranno soggetti alle norme UE per gli operatori di trasporti.

SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



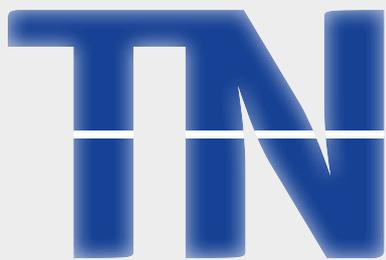
L'Agenzia Sandiano di Sanremo (IM) è a disposizione delle Associazioni e degli autotrasportatori, in collaborazione con le Agenzie convenzionate sul territorio, per la soluzione delle problematiche del trasporto:

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



TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com



il giornale e il quotidiano online

**dei trasportatori
e di chi viaggia**

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



www.trasportonotizie.com

info@trasportonotizie.com



TNtrasportonotizie



NotizieTN



TNtrasportonotizie



Mauro Coltorti
Senatore M5S

La situazione del Trasporto Pubblico Locale A seguito del Covid ed i provvedimenti nel Decreto Rilancio

L'emergenza da Covid-19 è stato un vero tsunami. Ci siamo trovati davanti a una situazione senza precedenti che ha penalizzato i **nodi nevralgici del Paese** a cominciare dai settori più produttivi come i trasporti. Bus, treni, aerei e trasporti marittimi hanno visto diminuire drasticamente, se non quasi azzerati, i loro collegamenti. Stiamo ripartendo, in mezzo a mille difficoltà, stiamo riorganizzando i modelli lavorativi come li abbiamo sempre conosciuti.

Abbiamo fatto ricorso allo smart working laddove era possibile farlo. Una pratica che Beppe Grillo profetizzava già 20 anni fa e utilizzata oggi dal 40% dai dipendenti pubblici. Ora dobbiamo estenderlo il più possibile, anche perché è, ormai, futuro prossimo un ampio utilizzo dell'automazione al posto dei lavoratori. Questo non riguarda direttamente i servizi pubblici essenziali e la maggior parte di essi, in particolare bus e treni, sono gestiti dallo Stato, con il servizio assicurato indipendentemente dal profitto.

Dobbiamo ricordare che in un contesto liberista, dove la bussola è giustappunto il profitto, se queste compagnie fossero state private, in una situazione così drammatica, avrebbero **cessato il loro servizio** perché senza ricavi. Il servizio pubblico è fondamentale per garantire risposte, tutela e servizi ai cittadini.

Basti pensare al ruolo svolto da Alitalia. La compagnia, a oggi commissariata e in procinto di essere privatizzata, ha adempiuto indiscutibilmente al ruolo di servizio pubblico e deve essere ringraziata per il grande lavoro svolto in questo periodo di emergenza, per aver riportato a casa migliaia di connazionali. Non solo. Ha effettuato trasporti eccezionali, a prezzi calmierati, di



attrezzature sanitarie e presidi medici. Certo rimangono molte criticità sul tavolo, ma il lavoro del Governo mira proprio a risolverle e a **permettere un servizio efficiente**.

Vorrei qui ricordare, tuttavia, che tutte le compagnie, pubbliche e private, hanno ricevuto un sostegno dallo Stato poiché l'obiettivo è mantenere i livelli occupazionali, garantendo i servizi essenziali.

Il nostro lavoro non si è mai fermato, soprattutto in relazione alle tante criticità emerse in questa emergenza nel Trasporto Pubblico Locale. Il distanziamento fisico riduce senza dubbio il numero dei passeggeri che, almeno nel caso del trasporto ferroviario e dei bus aumentando il numero delle corse.

Più difficile è la situazione del **trasporto aereo**. Alcune compagnie hanno già fatto sapere che non potranno rispettare le regole imposte dal distanziamento. Questo, innegabilmente, provocherà disparità mettendo in difficoltà chi, responsabilmente, rispetterà tutte le norme, ripetendo il ben noto adagio "guadagni privati e perdite pubbliche",

con un ulteriore aggravio anche per la sanità che dovrà far fronte a eventuali nuovi contagi.

Gli interventi contenuti nel Decreto Rilancio costituiscono un primo passo per far fronte all'emergenza occupazionale e per gettare le basi per un futuro sempre più ecosostenibile. È stata prorogata la cassa integrazione che interessa anche gli operatori del trasporto pubblico costretti a casa dal blocco dei trasporti, e per coloro che sono già in cassa integrazione viene innalzata a 18 mesi la durata massima.

Verrà, infatti, incrementato il **Fondo di integrazione salariale**. Inoltre, al fine di compensare la contrazione del traffico ferroviario, è stato previsto un indennizzo a RFI in quanto gestore dell'intera infrastruttura nazionale. Così come sono stati sospesi i canoni fino al 30 giugno e a una riduzione fino a tutto il mese di dicembre. Per tutti i lavori necessari alla manutenzione, sicurezza e implementazione della rete, il Governo ha stanziato 115 milioni di euro e un ulteriore Fondo di 115 milioni per fronteggiare le future perdite.

Con lo stanziamento di 50 milioni di

euro, potranno essere finanziati i **Marebonus e Ferrobonus** per tutto il 2020 al fine di favorire la connessione tra rete ferroviaria e portuale e l'intermodalità, oltre a decongestionare quanto prima le città dal traffico veicolare.

Come si diceva, il Governo ha previsto investimenti anche per gli operatori del trasporto aereo con 130 milioni di euro a cui si sommano 3 miliardi di euro per sostenere la compagnia di bandiera già in forte crisi per le politiche dissenate del passato.

Le **autorità portuali**, invece, potranno contare sull'azzeramento dei canoni di ormeggio oltre a una dotazione di 2 milioni di euro per compensare la riduzione delle ore/lavoro dei lavoratori portuali, oltre a un Fondo istituito presso il MIT pari a 30 milioni di euro. Infine, per il Trasporto Pubblico Locale abbiamo previsto uno stanziamento di 500 milioni di euro.

Si tratta di misure importanti mai messe in campo prima nella storia della nostra Repubblica e, soprattutto, destinate a cambiare il volto del Paese



in generale, e della **mobilità futura** in particolare. Misure che si accompagnano, infatti, all'ecobonus e al sisma bonus con incentivi, portati al 110% sulle prime case, che favoriscono l'installazione di pannelli solari, la realizzazione di **colonnine per la ricarica elettrica** tali da implementare l'utilizzo sempre più ampio di mezzi elettrici.

Tra questi biciclette a pedalata assistita, monopattini, hoverboard, e

altri mezzi per la mobilità dolce in città. Provvedimenti da 120 milioni di euro che, uniti alla realizzazione di corsie preferenziali per la **mobilità sostenibile**, sono nelle intenzioni del legislatore interventi che possono contribuire all'abbattimento dell'inquinamento che in alcune città italiane ha raggiunto livelli elevatissimi, fonte continua di un aumento del tasso di mortalità.

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





Walter Coletta, Professore a Contratto di Supply Chain Design presso la LIUC – Università Cattaneo

I Buffer nelle Supply Chain agili in presenza di pandemia

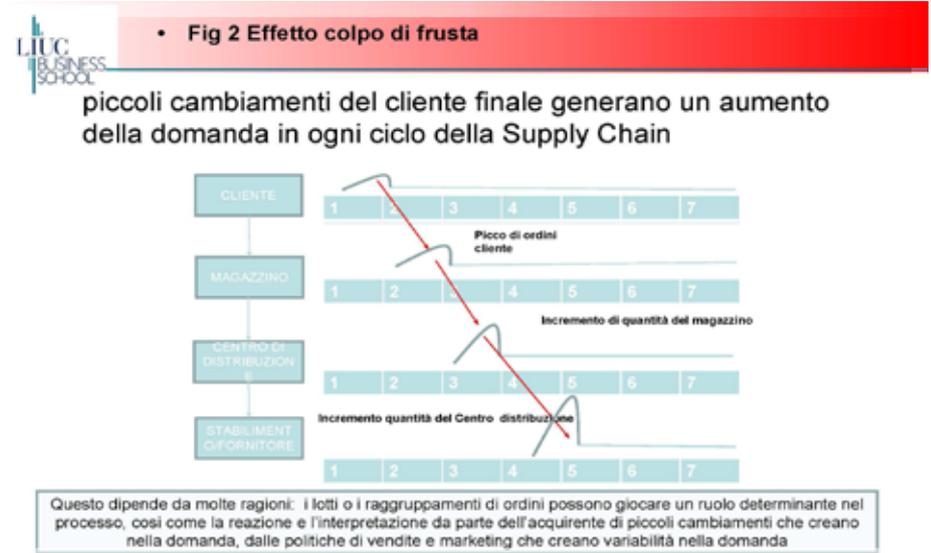
Approcci innovativi per ridurre l'impegno in stock

In un articolo precedente (TN 2-2020) abbiamo visto come la strategia necessaria in un mondo pieno di cambiamenti e sconvolto da eventi drammatici come la pandemia, consista nel costruire una Supply Chain agile e reattiva.

Nell'ambito di questa strategia, per ciò che riguarda la **politica di inventory**, il tema fondamentale è quello della definizione di buffer di scorta lungo la supply chain che permetta di reagire adeguatamente a stop di fornitura o riprese improvvise della domanda e, nello stesso tempo, non rischiare di trovarsi con stock eccessivi al calare improvviso delle domande per periodi importanti.

In questo scenario già complesso di gestione dei materiali risulta ancora più complessa la **gestione dei codici sporadici**. Possiamo dire che il fenomeno di pandemia ha creato ulteriori irregolarità sia pure correlate e correlabili al fenomeno: periodi di vendite zero legati al lock down, poi domande che progressivamente riprendono (vedi fase due con la progressiva riduzione del lock down) ma comunque con tendenza più bassa del normale e con effetti e impatti particolari per prodotti, differenziati localmente.

In prospettiva poi dobbiamo pensare che sulla domanda si avranno probabilmente nel tempo ulteriori effetti: il verificarsi di **focolai locali** genererà effetti distorsivi di irregolarità nelle aree interessate, possibili seconde e terze ondate di pandemia con effetti di nuovo pesanti; al momento della ripresa per alcuni prodotti quali per esempio quelli che non sono prettamente indispensabili ma il cui acquisto può essere rimandato la domanda permarrà, almeno sul breve periodo, bassa e ancora più irregolare; la vita di alcuni prodotti si allungherà



per il rallentarsi dell'introduzione di nuovi prodotti in alcuni settori come per esempio nel settore del primo impianto (ricambi after market per esempio).

Nelle moderne filiere logistico-distributive gli **articoli "a domanda sporadica"** si caratterizzano per la presenza di vendite commerciali poco frequenti nel tempo, i cui valori numerici sono molto variabili e irregolari rispetto alla loro media, nei pochi periodi in cui si registrano vendite superiori allo zero. La differenziazione del prodotto, in funzione delle specifiche necessità del singolo utente, ha fatto sì che questo sia un tema assolutamente rilevante che tocca molti articoli per esempio nella fase finale del loro ciclo di vita commerciale e o in corrispondenza delle applicazioni di riferimento che possono essere di interesse per un ristretto numero di utenti e acquirenti. La **gestione industriale e commerciale** dei prodotti a domanda sporadica è particolarmente difficile per almeno due motivi: difficoltà di previsione, sia in termini di future quantità richieste

nel tempo, sia ancora di più in termini di determinazione dell'esatta collocazione temporale delle domande non nulle; difficoltà nella definizione di piani di reintegro delle scorte efficaci nei punti di vendita e nei magazzini intermedi della catena di fornitura, senza eccedere in termini di quantità ferme in stock nei magazzini.

Gli articoli classificabili a domanda sporadica presentano le seguenti **caratteristiche strutturali** nelle serie storiche di vendita: la maggior parte dei valori di domanda sono nulli, i valori storici di domanda positiva non superano il 30% 40% del totale dei periodi in cui il prodotto è stato in passato acquistabile; le quantità domandate presentano valori assai variabili rispetto alla media annuale, con range oscillanti da poche unità di prodotto fino a decine e centinaia in alcune situazioni; le richieste di acquisto sono fra loro indipendenti dal punto di vista statistico, non correlate temporalmente; non sono riscontrabili effetti di stagionalità.

Agli items sporadici si contrappongono,

i prodotti continui, caratterizzati dalla quasi totalità dei periodi con **vendite superiori a zero**, che a loro volta si dividono in: item regolari, aventi una chiara progressione ciclica data dalla stagionalità delle vendite, ed eventualmente caratterizzati da una tendenza regolare di crescita o decrescita nei profili temporali di domanda; item irregolari le cui vendite presentano valori altamente fluttuanti attorno al valore medio annuo della domanda.

Con il nuovo scenario, saranno ancora più importanti nuovi approcci alternativi per la definizione di buffer dinamici che si basano, al di là dell'applicazione di algoritmi classici basati sulle serie storiche e dalla correlazione prevedibile rispetto alle scelte di regolamentazione dei governi dei diversi Stati rispetto alla pandemia, su nuovi approcci: approcci basati sulla rilevazione dei **comportamenti del cliente** nel suo muoversi nelle piattaforme e-business di vendita. Monitorando le attività del cliente quando utilizza le piattaforme e-commerce, in base all'interesse dimostrato per un oggetto (item molto cliccati ma non venduti per i quali riesco a monitorare e ricostruire i controlli fatti in tempo reale dai clienti sul prezzo, disponibilità in un luogo e disponibilità di prodotti complementari) è possibile capire dove mettere il prodotto, in quale quantità e il prezzo ottimale, guidando la distribuzione dei prodotti slow movers nei vari siti di stoccaggio.

Approcci basati sull'utilizzo di algoritmi di **intelligenza artificiale** sono in grado di definire la necessità di un prodotto al verificarsi di un evento e/o di prevedere il futuro sviluppo della domanda di uno specifico item o range, utilizzando il know how tratto da eventi di ambiente e situazioni simili e di scoprire somiglianze fra network distributivi diversi, sottoposti a eventi con conseguenze presumibilmente comparabili (ad esempio, se disponibile, la conoscenza sulle vendite realizzate per un certo bene in occasione di disastri come terremoti, o pandemie come Sars e Coronavirus).

Approcci basati su **processi decisionali** guidati da Big data, creati a partire dall'estrazione di dati significativi e pertinenti raccolti dal mercato e o generati dai nuovi processi Digital: la disponibilità di più dati permette di definire regolarità di comportamento

Fig 3 Approccio agile e multiplo alla Definizione delle Regole distributive



dei clienti al verificarsi di più eventi e condizioni contemporanee.

Approcci basati su **logiche di postponement** di luogo con attività di sharing virtuale dello stock fra più punti vendita in grado di scambiare velocemente lo stock fra di loro: se il luogo dove il cliente di interesse corrisponde a una filiale che non è lontana, ed è raggiungibile in modalità veloce, si può mettere lo stock per coprire la domanda in una piattaforma collegata velocemente con la filiale di interesse e con le altre filiali.

Approcci con **logiche di benchmarking** fra organizzazioni diverse e collaborative: il know how sulle vendite in uno dei network può essere ceduto e scambiato velocemente con un altro network e, in questo modo, ottimizzare i buffer dei due network. Supponiamo di avere due organizzazioni presenti in due Paesi o aree diverse che attraversano una pandemia in tempi sfasati: i risultati della prima organizzazione attraversata dalla pandemia possono essere passati e utilizzati in tutte le successive organizzazioni attraversate dallo stesso fenomeno.

Approcci basati sulla **conoscenza e rilievo condiviso dei comportamenti**: in luoghi diversi della filiera, la conoscenza di quello che avviene in fondo alla filiera permette di conoscere in anticipo quello che ragionevolmente potrà avvenire all'inizio della filiera attenuando effetti negativi di irregolarità connessi con il disaccoppiamento e distanziamento temporale fra fasi diverse di approvvigionamento (effetti esplosivi della irregolarità dovuti all'effetto Forrester). Figura 3.

Approcci basati sulla **sincronizzazione della attività commerciali** (CRM): se sono a conoscenza di attività commerciali specifiche sui clienti che servono a riportare l'attenzione e interesse su prodotti dormienti e temporaneamente fermi, devo predisporre sulla base del piano di sviluppo delle attività commerciali per area, filiale, cliente, un piano specifico sincronizzato per avere un time buffer pre-azione adeguati nelle filiali di riferimento.

Sono approcci che si possono cumulare pesando opportunamente il contributo di ognuno degli approcci fra di loro (figura 3) per dare un risultato migliore e rispondere meglio alle sorprese che il mondo ci può offrire.

La stessa decisione può essere elaborata utilizzando algoritmi e o **approcci diversi** che danno risultati diversi. Si può definire per ognuno degli approcci un peso diverso per trovare una soluzione pesata, definita come la più probabile. Il peso, in funzione degli eventi realmente verificatasi, confrontati con la previsione di ogni modello, viene ricalcolato dinamicamente. Il modello complessivo converge quindi velocemente verso una soluzione migliore.

Sono approcci innovativi alternativi e, se ben disegnati, molto reattivi, che hanno l'obiettivo di **ridurre l'impegno in stock** cercando di ottimizzare il servizio e riducendo i rischi di obsolescenza, con l'obiettivo di aumentare il servizio a reagire velocemente, senza appesantire troppo la finanza delle organizzazioni che le applicano anche in momenti così delicati.

Sinergie e nuove opportunità al Transpotec 2021

Appuntamento in contemporanea con altri tre eventi B2B

Mentre continua il cammino di avvicinamento alla prossima edizione di Transpotec Logitec, a Fiera Milano dal 18 al 21 marzo 2021, si vanno definendo interessanti opportunità dovute alle **sinergie con le altre manifestazioni** che si svolgeranno in contemporanea nel quartiere espositivo. La manifestazione si terrà, infatti, nella stessa settimana e con alcuni giorni di sovrapposizione, con altri tre appuntamenti B2B: MADE expo, la fiera leader per il settore delle costruzioni e della progettazione, dal 17 al 20 marzo; Made in Steel, la più importante Conference & Exhibition del Sud Europa dedicata alla filiera siderurgica, dal 17 al 19 marzo; Lamiera, la rassegna internazionale promossa da UCIMU Sistemi per produrre e dedicata all'industria delle macchine utensili per la deformazione della lamiera, dal 17 al 20 marzo. La concomitanza tra eventi rappresenterà un concreto valore aggiunto, favorendo la **circolazione di nuove idee**, un proficuo confronto di esperienze tra professionisti di settori differenti e occasioni di scambio commerciale che difficilmente avrebbero potuto aver luogo. In una logica B2B2B, si favorirà, infatti, il passaggio da una manifestazione all'altra, in modo che visitatori ed



espositori possano cogliere opportunità di nuovo business, ma anche di aggiornamento professionale, grazie a spunti e contaminazioni derivanti dagli altri comparti.

La contemporaneità favorirà dunque sinergie inedite, in un'ottica di sistema valorizzata dalle opportunità offerte da Fiera Milano, hub di riferimento nazionale e internazionale di tutte le filiere, che mette a disposizione spazi e servizi fisici e digitali di eccellenza.

“La presenza di altri **appuntamenti B2B** è una opportunità che ci auguriamo le

nostre aziende possano cogliere” osserva Paolo Pizzocaro, Exhibition Director di Transpotec Logitec.

“Tutti i comparti rappresentati da Made expo, Made in Steel e Lamiera sono infatti interessati all'offerta di veicoli, allestimenti e soluzioni logistiche, dunque espositori e operatori degli altri eventi possono rappresentare visitatori per Transpotec Logitec, e viceversa, rivelandosi un vantaggio dal grande potenziale, anche nell'ottica di collaborazioni di respiro più ampio che possono nascere in fiera”.

DGConsulting s.c.
consulenza globale

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

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

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

In Italia fare impresa è un'impresa

Richiesti più sostegni e semplificazione

Il Centro Studi e Statistiche di UNRAE, l'Associazione delle Case estere, sulla base dei dati di immatricolazione forniti dal MIT, ha elaborato una stima del **mercato dei Rimorchi e Semirimorchi** con massa totale a terra superiore a 3,5t che, per il mese di marzo 2020, indica una caduta di -70,2% rispetto ad aprile 2019 (602 unità immatricolate contro 2.019). Il consolidato del primo quadrimestre 2020 cala del 48,2% rispetto allo stesso periodo del 2019 (3.409 unità contro 6.586).

Il 27 maggio UNRAE ha tenuto una Conferenza Stampa online dedicata al comparto dei veicoli rimorchiati e degli allestimenti, al fine di portare alla ribalta questa realtà produttiva, sottolineare l'importanza nell'**ecosistema del trasporto stradale** e avanzare proposte per semplificarne il lavoro e sostenerne lo sviluppo oltre l'emergenza.

"Analizzare i dati di mercato sembra oggi un esercizio teorico" ha commentato Sandro Mantella, Coordinatore del Gruppo Rimorchi, Semirimorchi e Allestimenti di UNRAE "poiché alla crisi che continua ormai da un paio d'anni si aggiungono le conseguenze delle chiusure imposte tanto alle aziende quanto agli Uffici del Ministero dei Trasporti. I dati di immatricolazione del settore sono comunicati in tempi ancora più lunghi del solito. Siamo arrivati ormai alla fine di maggio, e abbiamo voluto indicare anche il dato provvisorio di questo mese, ma nessuno si illude che la stima di -24,6% rappresenti una inversione di tendenza rispetto al -70,2% di aprile. Una previsione realistica per l'intero 2020 potrebbe essere quella di una perdita consolidata intorno al 55%". "Anche per illustrare le condizioni del nostro comparto" ha spiegato Mantella "abbiamo voluto organizzare un primo evento dedicato esclusivamente alla **costruzione e distribuzione dei veicoli rimorchiati** e degli allestimenti. Si tratta di un settore molto poco conosciuto, tanto dalle istanze politiche e amministrative, quanto dal pubblico. I veicoli rimorchiati e allestiti sono stati i protagonisti di punta dell'autotrasporto che, in occasione dell'emergenza, ha garantito

Il mercato dei rimorchi e semirimorchi > 3,5 t



al Paese il **rifornimento in condizioni di sicurezza** proprio di quei prodotti che la situazione ha reso indispensabili, quali i generi alimentari e i farmaci, che necessitano di trasporto in regime di temperatura controllata, nonché prodotti energetici o presidi sanitari particolari (come l'ossigeno liquido) che sono disciplinati come merci pericolose ai fini del trasporto".

"Abbiamo deciso di fare comunque questa prima uscita" ha continuato Mantella, "pur consapevoli che avremmo incontrato difficoltà nel reperire i dati necessari per fotografare compiutamente il variegato **mondo dei veicoli allestiti** per il trasporto e la distribuzione, con i loro problemi e con le norme tecniche che presiedono alla loro progettazione, omologazione e immatricolazione.

Ma bisognava pur cominciare. E il momento si presta, visto il ruolo svolto in questi mesi proprio dalla logistica e dai trasporti, i cui operatori meritano il nostro plauso e il nostro ringraziamento".

Successivamente ha preso la parola Franco Fenoglio, Presidente della Sezione Veicoli Industriali, il quale ha sottolineato che si è voluto organizzare questo evento come naturale completamento di quanto illustrato l'8 maggio scorso, per dare al comparto dei rimorchiati e degli allestimenti la giusta attenzione. Fenoglio ha ribadito che se in Italia "è un'impresa fare impresa", fare autotrasporto significa scontrarsi quotidianamente con le difficoltà che nascono da **burocrazia, carico fiscale elevato, costi** dei carburanti e del lavoro non competitivi e carenze

infrastrutturali. Il tutto derivante da una ormai storica inefficienza del sistema Paese, che non ha messo in atto alcuna strategia di sviluppo nazionale del settore. Per colpa di questa situazione soffrono in particolare medie e piccole imprese di eccellenza, magari meno note, della filiera automotive, che operano in Italia.

L'andamento storico del mercato dei veicoli rimorchiati dimostra che **la crisi del 2008** ha fatto perdere al settore quasi i due terzi del volume tra il 2007 e il 2012. La difficile ripresa che ne è seguita ha raggiunto il massimo nel 2017 (ma senza arrivare ai volumi del 2007), per poi ridiscendere nel 2018 (-3,9%) e nel 2019 (-7,1%), fino al crollo nei primi mesi del 2020 (il consolidato dei primi cinque mesi è stimato a -48,2%).

La diminuzione costante delle immatricolazioni a partire dal 2017 è legata a diversi fattori, tra i quali **l'inadeguatezza dei fondi stanziati**, la discontinuità nei periodi di finanziamento e gli eccessivi ritardi nell'erogazione dei contributi, che sono stati talvolta anche ridimensionati rispetto agli importi previsti.

"La situazione dei contributi" ha ricordato Mantella "ci dice come le immatricolazioni del nostro comparto dipendano fortemente dalla disponibilità di incentivi. Le condizioni di discontinuità derivanti dalle modalità di erogazione finora impiegate non hanno facilitato le strategie di investimento delle imprese di autotrasporto. Inoltre, dal 2017 al 2019 le risorse dedicate a rimorchi e semirimorchi sono scese da 19 milioni a 6 milioni di euro. Questi ultimi

esauriti con le domande presentate nei primi 10 giorni dall'apertura dei termini.

Inoltre, i fondi sono riservati ai veicoli allestiti per il **trasporto intermodale**, che si svolge per lo più su tratte internazionali, dove la presenza dei trasportatori italiani è purtroppo in continua diminuzione, mentre per l'acquisto di nuovi rimorchi e semirimorchi stradali da impiegare sulle nostre strade, nessun contributo è previsto. Questo significa che il parco italiano continua ad invecchiare eccessivamente, diventando oltretutto sempre meno sicuro”.

In base ai dati disponibili, dal punto di vista della sicurezza, UNRAE ha stimato che l'81,6% del parco rimorchiato circolante in Italia sia privo del sistema di controllo della stabilità (ESP) e il 37,2% non abbia i dispositivi di assistenza alla frenata (ABS).

“Agganciare un rimorchio senza i **dispositivi di sicurezza** a motrici o trattori dotati dei sistemi più avanzati” ha sottolineato Mantella “costituisce un rischio reale di incidente nel caso che il complesso debba compiere frenate o deviazioni di emergenza.

Per quanto riguarda invece la sostenibilità ambientale, anche i rimorchiati sono oggi in grado di dare il loro contributo, attraverso l'applicazione di tecnologie costruttive che portano a significative riduzioni delle tare e a profili più aerodinamici.

Ma il contributo maggiore del comparto alla **sostenibilità ambientale** può venire dall'allestimento con dispositivi motorizzati che rispettino le norme più avanzate. Non ha molto senso incentivare le motorizzazioni di trazione ecologiche, lasciando sugli allestimenti motori fissi inquinanti, che devono funzionare anche a veicolo fermo, soprattutto tenendo conto che nella distribuzione circa il 50% del circolante è dotato di specifici allestimenti”.

UNRAE ha chiesto con l'occasione la **semplificazione delle procedure** di collaudo, omologazione e immatricolazione dei veicoli allestiti, promuovendo la digitalizzazione delle pratiche necessarie. Per quanto attiene ai problemi della sicurezza di trasporto e circolazione, si chiedono limitazioni alla circolazione dei veicoli rimorchiati privi dei sistemi di

sicurezza avanzata oggi disponibili, il controllo sulle importazioni dall'estero di rimorchi e semirimorchi usati, proponendo anche la ripresa e lo sviluppo di complessi da 18 e 25 metri, come avviene in altri Paesi dell'UE.

Per sostenere il mercato, UNRAE ha identificato infine alcuni **interventi strutturali**: un fondo triennale per l'acquisto di rimorchi e semirimorchi contro rottamazione non limitato all'intermodalità, agevolazioni tramite credito di imposta in alternativa agli incentivi, anche per quelli disposti in passato e non ancora erogati, contributi per l'allestimento di rimorchi e autoveicoli con dispositivi ecologici.

Dopo aver risposto a diverse domande dei partecipanti, Fenoglio e Mantella hanno chiuso i lavori ringraziando UNRAE per il difficile lavoro svolto e dando appuntamento a tutti per una prossima occasione, con l'intento di completare il quadro delineato e, anche grazie alla continua collaborazione con il Ministero dei Trasporti, poter annunciare decisi progressi verso la soluzione di vecchi e nuovi problemi.

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE



via Cuneo, 10B

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



Tariffe di noleggio a breve

e lungo termine a condizioni

agevolate per i soci

Assotrasporti



VUOI SOSTITUIRE LA TUA AUTOVETTURA O IL TUO VEICOLO COMMERCIALE SOTTO I 35 Q.LI ?

RICHIEDICI UN PREVENTIVO GRATUITO

Riprendono le revisioni dei mezzi pesanti

Nuove misure di sicurezza per l'accesso agli uffici

Con la [circolare nr. 14290](#) del 22 maggio 2020, la Direzione Generale per la Motorizzazione ha stabilito le **nuove procedure operative** ed informatiche per la revisione dei veicoli con massa complessiva superiore alle 3,5 tonnellate e degli autobus.

Da **lunedì 25 maggio 2020** si effettuano nuovamente le revisioni dei mezzi industriali, ma con procedure aggiornate volte a minimizzare il rischio di contagio. Per quanto riguarda il contenuto dei controlli tecnici, le prove di revisione rimangono sostanzialmente le stesse, cambiano però tempistiche e modalità di esecuzione.

Per garantire il controllo puntuale in un tempo più breve, l'ispettore sarà coadiuvato da alcuni tecnici che, all'aumentare del numero di componenti della squadra, potrà **garantire verifiche più celeri**.

Dall'analisi dell'esperienza pregressa è emerso che i tempi minimi per effettuare i controlli previsti dalla normativa, eseguiti dal solo ispettore, siano di 20 minuti per gli autoveicoli superiori alle 3,5 tonnellate, 15 minuti per i rimorchi e semirimorchi superiori alle 3,5 tonnellate e 30 minuti per i mezzi adibiti al trasporto in ADR. L'apporto del personale in ausilio, consente la riduzione ulteriore di queste tempistiche.

Per quanto riguarda automobili, tricicli, quadricicli e veicoli fino a 3,5 tonnellate, invece, le attività di revisione rimangono sospese, con slittamento al 31 ottobre



2020 per i controlli in scadenza fino al 31 luglio 2020. Inoltre, per garantire la **sicurezza del personale** tecnico, degli uffici e dei visitatori, il Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali e il Personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno redatto una serie di **linee guida operative** per l'accesso ai servizi della motorizzazione civile, lo svolgimento delle prove tecniche di revisione e collaudo e le attività d'esame.

Le linee guida si rivolgono sia ai dipendenti degli Uffici di Motorizzazione Civile (UMC) e dei Centri di Prova Autoveicoli (CPA), sia a tutti gli utenti che si devono recare presso gli uffici.

Valide per tutta la durata dell'emergenza sanitaria del Covid-19, e passibili di eventuali rettifiche o integrazioni a seconda dell'andamento dell'epidemia, **l'osservanza delle misure previste** è volta a garantire il rispetto delle condizioni di sicurezza richieste, riducendo così il rischio di contagio.

Oltre alle indicazioni di carattere generale comuni a tutti gli uffici aperti al pubblico,

che riguardo la pulizia e sanificazione degli ambienti e l'utilizzo dei Dpi necessari, il documento sottolinea l'applicazione dello **smartworking per i dipendenti**, individuando altresì le attività per le quali deve essere garantita la presenza minima di personale negli uffici.

Allo stesso modo, le persone richiedenti i servizi dovrebbero ridurre al minimo gli accessi fisici agli sportelli, preferendo, ove possibile, il ricorso alle prenotazioni via telefono o web. In caso di accesso fisico agli uffici, i visitatori esterni saranno sottoposti al controllo della temperatura corporea.

Per quanto riguarda gli esami teorici per il conseguimento della **patente di guida** è stato stabilito un rigido protocollo di igiene che prevede il distanziamento sociale all'interno delle aule, il controllo degli accessi e la **riduzione al minimo dei contatti diretti** tra esaminandi ed esaminatori. Durante le prove pratiche di guida sarà richiesto, oltre al rispetto del distanziamento sociale, di indossare mascherina e guanti monouso.

Mega ambulanze in emergenza

I giganti della strada in campo contro la pandemia

Gli autotrasportatori rintrano di diritto tra gli eroi che, durante la pandemia, hanno continuato a lavorare per permettere al resto della popolazione di rimanere a casa, continuando ad usufruire dei servizi e beni di prima necessità.

Tuttavia, i mezzi pesanti sono stati impiegati anche in altre tipologie di attività di trasporto, dove non si è soliti vederli.

Ad esempio, a Stoccolma, un R410 Scania è stato adibito a **mega ambulanza di terapia intensiva**, un vero pronto soccorso su ruote, operativo in soli 90 secondi.

Capace di trasportare un'intera equipe medica, grazie a questa camion-ambulanza è possibile spostare i pazienti Covid in completa sicurezza, anche per trasferimenti all'estero e lunghe percorrenze.

Il mezzo, infatti, dispone di **12.000 litri di ossigeno**, contro i mille presenti sulle ambulanze tradizionali, e un'alimentazione elettrica delle attrezzature mediche con un'autonomia di 10 ore. Anche in caso di foratura, o altro imprevisto, il veicolo permette di continuare ad assistere il malato, fornendogli tutte le cure necessarie.

Alla guida, la Scania-ambulanza è dotata di tutte le ultime tecnologie e confort: assistenza alla frenata d'emergenza, radar di distanza, telecamera a 360° e sistema di avviso di superamento della corsia.

In Germania, invece, nella città di Neu-Ulm, un **autobus urbano** Mercedes Citaro è stato convertito in sole tre settimane nella più grande ambulanza di trasporto intensivo del Paese.

Realizzato per la Croce Rossa tedesca, anche in questo caso il mezzo è stato

pensato per gli **spostamenti più lunghi** dei pazienti Covid, tra regioni e paesi, in modo da alleggerire il carico dagli ospedali più colpiti.

Dotato di quattro postazioni/letto di terapia intensiva completamente attrezzate (dispositivi per la ventilazione artificiale e per l'effettuazione dell'emogasanalisi, monitor ed ecografo), il mezzo è stato adibito anche al **trasporto di farmaci**, dispositivi medici supplementari e indumenti protettivi per il personale di bordo.

Infine, per consentire la rapida igienizzazione dell'interno e delle postazioni/letto, il bus-ambulanza è stato equipaggiato con un nebulizzatore di igienizzante e, per garantire la sicurezza dell'autista, di un sistema di aerazione differenziato per zone.

Nelle foto seguenti troviamo: a sinistra lo Scania e a destra il Mercedes.



Save the Trucker: l'iniziativa a tutela degli autotrasportatori Anas e Croce Rossa insieme sulle strade italiane

A maggio e giugno gli autotrasportatori in viaggio sulle strade italiane hanno potuto contare sull'aiuto di Anas e Croce Rossa, in collaborazione con l'Albo degli Autotrasportatori, per **combattere l'epidemia**. Con l'iniziativa "Save the Trucker" si è voluto incrementare il livello di sicurezza di chi, durante i giorni più duri dell'emergenza sanitaria, non si è mai fermato e ha "combattuto" in prima linea per garantire l'approvvigionamento dei beni essenziali e la continuità dei servizi minimi.

Grazie al contributo dei volontari della **Croce Rossa**, presso alcune aree di ristoro e servizio, sono stati istituite dei punti di controllo dove gli autotrasportatori hanno potuto effettuare lo screening della temperatura e ricevere gratuitamente confezioni di gel disinfettante e DPI, mascherine e guanti.

"Save the Trucker è un'iniziativa a tutela degli autotrasportatori per il contenimento della diffusione del Covid-19" ha dichiarato l'Amministratore delegato di Anas Massimo Simonini.

"In questi tempi difficili gli autotrasportatori non si sono mai fermati, garantendo il continuo rifornimento di **merci e beni essenziali**. Questo ha permesso a tutti noi, durante l'emergenza sanitaria, di restare a casa. L'accordo vuole essere uno strumento a supporto di questi lavoratori, che sono l'asse portante del nostro Paese, fornendo loro gli adeguati dispositivi di protezione individuale, a partire dalle mascherine."

"Croce Rossa è impegnata da sempre in attività volte a promuovere e a potenziare misure di sicurezza per i singoli e per la collettività" ha dichiarato il Segretario generale della CRI, Flavio Ronzi.

"Questo accordo con Anas è un punto di

partenza molto significativo che pone al centro dell'attenzione la **sicurezza di chi viaggia**, soprattutto di chi lo fa per lavoro, in un momento in cui le attività economiche e produttive necessitano di interventi che ne favoriscano la ripresa" dichiara Flavio Ronzi, Segretario Generale della CRI.

"Una delle priorità dell'Albo è la sicurezza degli autotrasportatori, sicurezza che passa anche attraverso attività come questa" afferma la Presidente del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori Maria Teresa Di Matteo.

"Lavorare in piena sicurezza è fondamentale, ora ancora di più: per questo il MIT ha messo a punto un Protocollo [...], contenente i comportamenti e le attività da mettere in campo per coniugare la sicurezza dei lavoratori con la necessità di proseguire questa attività lavorativa fondamentale per il Paese."



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

**SERVIZI PER IL TRASPORTO
E LA CIRCOLAZIONE STRADALE**

RC AUTO, NOVITÀ 2020

La polizza assicurativa dei tuoi veicoli sta per scadere?

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

I&P offre alle aziende associate:

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



Inizia a risparmiare con noi!

Contattaci per informazioni e preventivi:

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

LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

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

**IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE A STEFANO GIOVAGNOLI, TITOLARE DELL'AUTOPLANET ROMA:
"IL PROBLEMA DELL'AUTOTRASPORTO DI OGGI SONO LE TARIFFE"**

Mi chiamo Stefano Giovagnoli e sono il titolare dell'**Autoplanet Roma**, azienda che dispone di diversi mezzi, tra cui bisarche per il trasporto di autovetture, un centinato per il collettame, un camion per il trasporto della farina e dei cereali e altri veicoli con i quali lavoriamo nei porti. A causa dell'emergenza sanitaria, abbiamo fermato l'attività per quasi due mesi, dal 12 marzo al 4 maggio, usufruendo della **cassa integrazione**. Durante la quarantena, l'unico mezzo che ha potuto viaggiare è stato il camion adibito al trasporto di farine e cereali.

Al momento il lavoro non è più quello di prima, ma si tira avanti. Anzi, la vera sfida inizia ora: avendo perso due mesi di fatturato, quelle di luglio saranno le **settimane più critiche**. Per far fronte alle spese del prossimo periodo abbiamo deciso di usufruire del finanziamento agevolato garantito dallo Stato, anche se, vista la situazione, le aziende avrebbero necessitato di un prestito a fondo perduto.

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



Ma come si dice qui a Roma "abbiamo le spalle grosse" e teniamo duro. Covid a parte, il vero problema dell'autotrasporto sono le tariffe: da 30 anni a questa parte **è aumentato tutto**, gasolio, autostrada, costo dei mezzi, del lavoro, tasse, eppure le tariffe sono rimaste sempre le stesse. Anche mio padre faceva trasporti con la bisarca e, ai tempi, un viaggio di andata e ritorno su Milano gli veniva pagato 700.000 Lire. Oggi non arriviamo a 1.000 euro. Penso che se lo Stato rivedesse la questione delle tariffe minime, alle giuste condizioni e nella giusta misura, tutta **la nostra categoria** ne gioverebbe. Viaggiamo sempre sul filo del rasoio, ed è un problema di tutti. Basta un imprevisto, come lo scoppio di una gomma, per perdere il guadagno del viaggio. Il nostro è un lavoro che prevede **molte responsabilità**, i camion sono mezzi molto costosi e assicurarne la corretta manutenzione per garantire la sicurezza

agli autisti e agli altri utenti della strada è un costo importante. Se dobbiamo far aggiustare un veicolo presso officine esterne, il prezzo della riparazione risulta essere di 3 o 4 volte superiore a quello che avremmo pagato se il mezzo fosse stato riparato dalla nostra officina. C'è troppa disparità! Con **tariffe del trasporto** più eque, avremmo la possibilità di cambiare i mezzi più frequentemente e dare lavoro a molte più persone. Il lockdown ha fatto vedere a tutti quanti, anche ai non addetti ai lavori, l'importanza dell'autotrasporto, un settore fondamentale per la quotidianità delle persone e lo sviluppo del Paese. Purtroppo, in Italia, manca quell'unità che ci permetterebbe di far sentire la nostra voce, senza la presunzione di dettare legge, ma almeo di chiedere una **migliore regolamentazione** che ci permetta di lavorare e vivere più serenamente.

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italia-



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

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



CORSI DI FORMAZIONE

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



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

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di

www.assotrasporti.eu



info@assotrasporti.

+39 348 8827231

Assotrasporti torna sull'emergenza infrastrutture

Rinnovata la richiesta di esenzione dei pedaggi

Nel giorno in cui la prima auto ha attraversato il nuovo ponte di Genova (il 22 giugno 2020), che si chiamerà **viadotto Genova-San Giorgio**, Assotrasporti torna a chiedere "trasparenza" sul perché non siano state impiegate le settimane del lockdown per il controllo e la manutenzione delle infrastrutture, onde evitare il blocco di intere regioni, come sta avvenendo in questi giorni in Liguria. Il danno economico derivante agli utenti deve essere indennizzato con l'esenzione dal pedaggio sulle tratte interessate.

Durante la fase 2 Assotrasporti ha ribadito più volte l'importanza di approfittare della **riduzione di traffico** dovuta alle misure di contenimento del Covid-19 per effettuare il controllo capillare dell'intero sistema viario e ferroviario del Paese, scrivendo direttamente al Governo, al Presidente della Repubblica, nonché a tutti i deputati, senatori ed enti competenti.

Dopo il crollo del ponte di Albiano, ad Aulla (MS) e con la ripresa del traffico, la preoccupazione per **nuovi crolli e incidenti** è tornata alta. E proprio in Liguria, regione fortemente colpita dal maltempo autunnale che ha rischiato di isolarla completamente dal resto del Paese, in questi primi giorni di apertura il rischio blocco stradale deriva dai numerosi cantieri aperti sulle autostrade.

"Mentre assistiamo all'attraversamento della prima auto sul ponte di Genova, il resto della regione viene paralizzato dai cantieri. La sicurezza viene prima

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



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



di tutto, ma un'eccessiva ed illogica **concentrazione di cantieri** porta a rallentamenti e code che possono causare incidenti e morti anch'essi non più tollerabili. Chiediamo inoltre di essere informati del piano lavori/blocchi, auspicando che esista" dichiara Secondo Sandiano, Presidente nazionale di Assotrasporti e Vicepresidente vicario di Eumove.

"Dopo aver ascoltato le parole del Governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti, in linea con quanto richiesto dalla nostra Associazione, chiediamo al Governo -TRASPARENZA- ovvero di spiegare perché questi cantieri non siano stati aperti prima, quando il traffico sulle strade e autostrade era praticamente inesistente" aggiunge Fabrizio Civallero, segretario nazionale Assotrasporti.

Sono diversi mesi ormai che Assotrasporti chiede **interventi urgenti** sulle infra-

strutture nazionali e, in particolare sulle autostrade liguri, onde evitare di ritrovarsi alla ripartenza del Paese con il collasso del sistema viario.

Chiedendo ancora una volta l'esenzione del pedaggio per i tratti autostradali in cui non è possibile viaggiare a una velocità minima accettabile, Assotrasporti e tutte le associazioni sostenitrici della **proposta "Salva Vite"** ribadiscono l'invito rivolto a tutti i cittadini, politici, associazioni, enti e imprese a partecipare attivamente alla campagna e dare il proprio contributo per trovare una soluzione efficace a questa grave emergenza mentre l'intero Paese si trova ad affrontare le conseguenze economiche della crisi causata dal Covid-19: iscrivetevi al gruppo Facebook "[Stato emergenza strade e ferrovie per prevenire crolli e morti](#)" per dare i vostri suggerimenti e inviare segnalazioni.

Assotrasporti in collaborazione con Primarie Compagnie Assicurative

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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu

oppure chiamaci al **199.302013**



Assotrasporti partecipa al dibattito su infrastrutture e nuove opere È necessario diventare operativi al più presto

Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti e vicepresidente vicario Eumove, e l'Avv. Elio Bellino Panza, vicepresidente della Confederazione delle imprese e dei professionisti Sistema Impresa, intervengono al **Digital Debate** "Infrastrutture strategiche e nuove opere. Semplificare le procedure per rilanciare l'economia" che ha visto tra i relatori il Senatore Salvatore Margiotta, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il 9 giugno si è tenuto il Digital Debate organizzato da Consenso, business unit del Gruppo Hdrà, intitolato "Infrastrutture strategiche e nuove opere. Semplificare le procedure per rilanciare l'economia". Tra i relatori dell'evento anche il **Senatore Salvatore Margiotta**, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Onorevole Diego De Lorenzis, Vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati e l'Onorevole Raffaella Paita, Deputata di Italia Viva della Commissione Trasporti. Relatore dell'evento il giornalista di LA7 e conduttore di Coffee Break, Andrea Pancani. Il confronto si è concentrato sull'importanza degli investimenti nelle infrastrutture seguendo il "modello Genova" e sull'opportunità di apportare modifiche al **codice degli appalti** per rispondere all'emergenza e favorire il rilancio economico.

Nel suo intervento, il sottosegretario Margiotta ha ricordato i 130 miliardi di euro già finanziati, e da investire in 10 anni, per i lavori di strade, autostrade, aeroporti, ferrovie e metropolitane. A questa cifra, si sommano gli stanziamenti per gli interventi volti a sanare il **dissesto idrogeologico**, l'edilizia scolastica, la sanità, la digitalizzazione del Paese, le energie, etc. Il Senatore, infatti, ha sottolineato che il rilancio non deve portare l'Italia al periodo pre-Covid "ma dobbiamo avere l'ambizione di utilizzare la crisi come opportunità per crescere".

Sul tema delle infrastrutture e delle procedure di appalto, il sottosegretario ha sottolineato i problemi maggiori che penalizzano lo sviluppo del nostro Paese: la **lentezza dell'iter procedurale** e auto-

rizzativo, il contenzioso che porta a tenere in "ostaggio" l'opera in costruzione e la questione del fallimento dell'impresa che può bloccare una moltitudine di cantieri.

In attesa del cosiddetto decreto Semplificazioni, il quale dovrebbe portare alla **sburocratizzazione del Paese** e all'alleggerimento dei processi attuativi dei provvedimenti che, in caso contrario, rischiano di creare false aspettative senza incidere veramente sul sistema produttivo italiano, l'**onorevole Raffaella Paita** concorda sulla necessità di partire dai casi italiani che hanno funzionato, Genova ed Expo in primis, rilanciando il "piano shock" proposto da Italia Viva prima dello scoppio della pandemia, che prevede sei articoli di intervento dedicati alle infrastrutture e allo sblocco delle opere, perché "la crisi non si può superare con i sussidi, ma si supera con la creazione di opportunità di lavoro e fiducia nelle imprese".

Successivamente, il relatore Andrea Pancani, ha condotto la sessione di interventi da parte dei numerosi partecipanti, tra i quali hanno preso la parola anche Secondo Sandiano, presidente di Assotrasporti e vicepresidente vicario di Eumove e l'Avv. Elio Bellino Panza vicepresidente nazionale di Sistema Impresa.

Concordando con Angelo Artale, direttore generale di Finco, il quale ha sottolineato come tutti i governi siano soliti a **incolpare la burocrazia** per i problemi del nostro Paese, senza mai riuscire a fare qualcosa di concreto, Sandiano ha messo in evidenza che "nonostante le semplificazioni auspicate, le tempistiche saranno sempre troppo lunghe. Noi chiediamo una semplificazione con pensiero positivo, perché l'Italia ne ha bisogno! Però, siccome a pensare male non si sbaglia, deve essere bilanciata da norme chiare e adeguati controlli in parallelo. Il modello Genova ed Expo devono essere di esempio. È necessario diventare operativi al più presto. In assenza di piogge e traffico il ponte di Albiano ad Aulla è crollato, mentre l'Ansfisa, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali istituita con il Decreto Genova nel 2018, sta ancora cercando un immobile dove

ubicare gli uffici, deve ancora assumere il personale e non risulta ancora operativa". Ricordando le **lettere inviate al Governo** il 17 gennaio, l'11 e il 12 marzo 2020 e, al Presidente Mattarella il 27 marzo 2020 e, per conoscenza, a tutti i deputati e senatori della Repubblica, Sandiano ha ribadito la richiesta di dichiarazione dello **stato di emergenza** per il monitoraggio in tempi rapidi delle infrastrutture, da effettuarsi a costo zero precettando/distaccando il personale pubblico degli uffici tecnici presente su tutto il territorio nazionale. Ogni volta che ci si sposta in macchina o con un mezzo di trasporto pubblico o privato "si sta come d'autunno sugli alberi le foglie".

Nel suo intervento, l'Avv. Elio Bellino Panza ha sottolineato l'importanza dello sviluppo delle infrastrutture nel sud Italia: "grazie alle risorse stanziati si può finalmente risolvere il problema del mezzo-giorno". Inoltre, ha evidenziato come l'investimento nelle infrastrutture di **digitalizzazione del Paese** non debba solo essere un intervento per portare la banda larga in zone remote della Penisola, ma debba prendere in considerazione l'incentivazione alle imprese dello sviluppo dei sistemi di industria 4.0.

Ancora in tema di burocrazia connessa ai trasporti e alla logistica, nel suo intervento Ivan Russo, direttore generale di Confetra, ha diffuso i dati di una recente inchiesta che ha individuato l'esistenza di ben 133 procedimenti amministrativi da effettuare per i controlli delle merci nei porti italiani, suddivisi su 17 amministrazioni pubbliche.

Infine, il Senatore Salvatore Margiotta ha ripreso la parola per rispondere brevemente a ciascun intervento, rendendosi disponibile alla partecipazione ad un nuovo incontro. Con riguardo alle richieste e osservazioni avanzate da Sandiano, il Sottosegretario si è limitato a ricordare le linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il **monitoraggio dei ponti** esistenti approvate lo scorso mese dal Mit, che saranno oggetto di un'applicazione sperimentale per la quale le tempistiche non sono note.

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.



SIMONE COGNO

CONSULENTE DEL LAVORO

Iscritto all'Albo dei Consulenti del Lavoro di Torino dal 1995. È amministratore dell'Studio Asco di Torino, formatore, esperto in problematiche previdenziali, del lavoro e relazioni industriali.

DECRETO RILANCIO MISURE PER I LAVORATORI DELL'AUTOTRASPORTO

Nel Decreto Rilancio è stato definito un pacchetto di misure economiche per le aziende colpite dalla crisi causata dall'emergenza Covid-19 che naturalmente riguarda anche quelle dell'articolato settore dei trasporti e delle infrastrutture.

Il decreto, inoltre, stanziava 20 milioni di euro in più nel Fondo per l'autotrasporto su gomma per abbattere il costo dei **pedaggi autostradali**.

In questo modo, adesso, il Fondo, ha illustrato la ministra, "ha risorse per 260 milioni di euro, che serviranno anche per gli investimenti per la sostituzione dei camion più inquinanti con mezzi più compatibili con l'ambiente".

L'intervento mira quindi a sostenere un settore che in questi mesi, nel pieno della pandemia, ha rivestito un ruolo centrale per garantire la connessione e gestire in tal modo la situazione di emergenza causata dal Coronavirus.

Il Decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 prevede all'art 68 l'incremento di ulteriori cinque settimane nel periodo dal 23 febbraio al 31 agosto, per i soli datori di lavoro che abbiano interamente fruito il periodo precedentemente concesso fino alla durata massima di nove settimane. È altresì riconosciuto

un eventuale ulteriore periodo di durata massima di quattro settimane di trattamento di cui al presente comma per periodi decorrenti dal 1 settembre 2020 al 31 ottobre 2020.

Divieto di licenziare i propri dipendenti per giustificato motivo oggettivo per un periodo di 5 mesi complessivi. Viene inoltre introdotta la possibilità di revoca di licenziamento avvenuto tra il febbraio 2020 e il 17 marzo 2020, a

condizione che venga contestualmente richiesta la **cassa integrazione** in deroga.

Ci saranno altri 12 giorni di permessi mensili per assistere i disabili ai sensi dell'articolo 33, c. 2 della legge 104/1992 da fruire a maggio e a giugno. Quindi chi assiste persone disabili può fruire dei consueti tre giorni per maggio, tre giorni per giugno e ulteriori 12 giorni da fruire tra maggio e giugno. I 12 giorni possono essere fruiti anche consecutivamente nel corso di un solo mese. Rimane anche la possibilità di fruire dei permessi aggiuntivi anche nella modalità frazionata in ore.





Avv. PASQUALE DUI

LEGALE

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

CCNL ASSOTRASPORTI – TOSSICODIPENDENZA E ALCOLISMO, DISCIPLINA LEGALE E CONTRATTUALE

La disciplina applicabile ad un lavoratore dipendente e/o socio affetto da tossicodipendenza o alcolismo (etilismo) è piuttosto datata, frammentata e articolata, prevedendo agevolazioni, soprattutto in termini di concessione di periodi di aspettativa (non retribuita) e/o sorveglianza, i quali sono disciplinati in modalità piuttosto mirata al recupero del soggetto dalle dipendenze, con estensione del supporto della famiglia.

Peraltro, la disciplina legale può essere derogata dalla **disciplina contrattuale** collettiva, come nel caso del CCNL Assotrasporti che, di fatto, prevede una disciplina più stringente e severa.

La legge ha previsto poi che gli appartenenti alle categorie di lavoratori destinati a mansioni che comportano rischi per la sicurezza, l'incolumità e la salute dei terzi, individuate con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro della sanità (vedi Intesa Stato Regioni 99/2007), sono sottoposti, a cura di strutture pubbliche nell'ambito del Servizio sanitario nazionale e a **spese del datore del lavoro**, ad accertamento di assenza di tossicodipendenza prima dell'assunzione in servizio e, successivamente, ad accertamenti periodici.

Il settore dei trasporti, ovviamente, è uno di questi, considerato, sia sotto il profilo dell'utenza trasportata (trasporto di persone), sia sotto il profilo del pericolo grave connesso alla guida di mezzi di trasporto, anche di cose, molto elevato nel caso di automezzi di grandi dimensioni.

I lavoratori tossicodipendenti assunti con contratto di lavoro a tempo indeterminato e i lavoratori familiari di tossicodipendenti possono fruire, in base al CCNL di riferimento di applicazione del relativo contratto di lavoro, di un **periodo di aspettativa** non retribuita di durata massima pari a tre anni, al fine di partecipare a programmi di disintossicazione e/o riabilitazione presso i servizi sanitari delle AST (cfr. art. 124, d.p.r. 309/1990).

Segnatamente, i contratti collettivi dispongono che durante il periodo di aspettativa non decorre l'anzianità di servizio e alcuni prevedono la non computabilità di tale periodo di aspettativa nella base di calcolo del TFR.

Il lavoratore che non completa il **programma di riabilitazione** durante il suddetto periodo di aspettativa, può richiedere un'ulteriore aspettativa, che, sommata al periodo precedente, non superi comunque i tre anni (Circ. Min.

Lav. 164/1991). In assenza di disposizioni legislative si può ritenere che il periodo di aspettativa per i familiari coincida con quello stabilito per il tossicodipendente.

Il lavoratore interessato all'aspettativa deve far accertare lo stato di **tossicodipendenza** dal Servizio per le tossicodipendenze (SERT), istituito presso ciascuna AST (Circ. 164/1991, cit.). I contratti collettivi stabiliscono, ove del caso, i termini entro cui il lavoratore deve comunicare all'azienda di voler utilizzare il periodo di aspettativa ed il periodo entro il quale deve presentarsi al lavoro alla fine del congedo.

L'art. 42 CCNL Assotrasporti prevede che il lavoratore dipendente o il socio lavoratore, assunto con contratto a tempo indeterminato, per il quale sia stato accertato dalle competenti autorità sanitarie lo stato di tossicodipendenza o **etilismo** e intenda accedere ai servizi di riabilitazione, ha diritto alla conservazione del posto per un tempo non superiore a dieci mesi, in caso di tossicodipendenza, e non superiore ai tre mesi in caso di etilismo. Tale assenza non dà diritto o titolo a nessun tipo di competenza, né economica, né normativa, né previdenziale.

All'evidenza, come accennato sopra, la disciplina del CCNL ricalca quella di legge, ma è più severa in quanto prevede una aspettativa di durata estremamente minore.

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





Avv. LORENZO PITTALUGA

LEGALE

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

LE NOVITÀ DEL DECRETO RILANCIO PER L'AUTOTRASPORTO

Nel tentativo di sostenere la ripresa, il Governo ha approvato il DL 34/2020 (CD. Decreto Rilancio). Vi sono alcune novità per il settore dell'autotrasporto. Vediamole insieme.

Tante sono le misure economiche in deficit messe sul tavolo dal Governo, tuttavia poche per l'autotrasporto, tra cui una **proroga dei termini** di ripresa della riscossione dei tributi, i cui versamenti dei mesi di marzo, aprile e maggio saranno effettuati, senza applicazioni di sanzioni e interessi, in un'unica soluzione entro il 16 settembre 2020 o mediante rateizzazione fino a un massimo di quattro rate mensili.

Nei medesimi termini sono effettuati, anche mediante il sostituto d'imposta, i versamenti delle **ritenute d'acconto**.

Il decreto stanza, inoltre, 20 milioni di euro in più nel Fondo per l'autotrasporto su gomma per abbattere il costo dei pedaggi autostradali.

In questo modo adesso il Fondo, ha illustrato la ministra, "ha risorse per 260 milioni di euro, che serviranno anche per gli investimenti per la sostituzione dei camion più inquinanti con mezzi più compatibili con l'ambiente".

L'intervento mira quindi a sostenere un settore che in questi mesi, nel pieno della pandemia, ha rivestito un **ruolo centrale** per garantire le connessioni e gestire in tal modo la situazione di emergenza causata dal Coronavirus.

È stato confermato il rifinanziamento degli incentivi "marebonus" e "ferrobonus" per sostenere il trasporto intermodale, con un incremento di 30 milioni di euro per il primo, e di 20 milioni per il secondo.

Le imprese di qualsiasi settore con ricavi annui fino a 250 milioni di euro sono state esonerate dal pagamento del saldo dell'**imposta regionale** sulle attività produttive del 2019 e della

prima rata di acconto 2020; il versamento, come è noto, si effettua in via ordinaria nel mese di luglio di ciascun anno. Il saldo dell'imposta è pari al 10 per cento, tenuto conto che l'anno scorso l'acconto era stato complessivamente pari al 90 per cento, mentre l'acconto è pari al 40 per cento.

Gli obblighi di denuncia dei **depositi privati di gasolio** superiori a 5 e fino a 10 metri cubi vengono differiti all'1 gennaio 2021 (la decorrenza dei nuovi obblighi era stata prevista dall'1 aprile 2020).

I versamenti delle accise dei prodotti energetici immessi in consumo nel mese di marzo 2020 sono considerati tempestivi se effettuati entro il 16 maggio; per il periodo da aprile a agosto compresi, alle scadenze di versamento mensili può essere pagato un acconto dell'80 per cento e il saldo versato entro il 16 novembre 2020; i differimenti sono senza interessi.

È stata introdotta la possibilità di rateizzazione dei versamenti di accisa da parte dei titolari di deposito fiscale di prodotti energetici e alcolici, su

istanza di parte, in ragione di differenti situazioni economiche dei richiedenti.

Per sostenere il sistema dei porti e il **trasporto marittimo** è prevista la riduzione da parte delle Autorità di sistema portuale dell'importo dei canoni concessori e l'introduzione di un contributo ai soggetti fornitori di lavoro temporaneo portuale nel limite massimo di 2 milioni di euro per 2020 e 2021, per eventuali minori giornate di lavoro rispetto all'anno 2019; 24 milioni di euro per compensare le ridotte prestazioni di ormeggio; 6 milioni di euro per la riduzione, fino all'azzeramento, dell'importo dei canoni concessori per le autorità che non hanno risorse proprie a disposizione ad integrazione e per l'indennità di mancato avviamento (IMA) e a quanto disposto dall'INPS.

Previsto, infine, il differimento di ulteriori 30 giorni dei pagamenti dei **diritti doganali**, in scadenza tra la data di entrata in vigore del Decreto-legge ed il 30 giugno 2020.

In sostanza, il provvedimento avrebbe potuto fare molto di più per un settore già in crisi per la concorrenza sleale degli autotrasportatori dell'est Europa, mentre si è limitato a qualche aiuto "a pioggia", senza un vero piano strategico per il settore.





SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



ASSICURAZIONI

**TESSERE
CARBURANTE**



LUBRIFICANTI

**LOCALIZZATORI
SATELLITARI**



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

Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64

Email: info@imprenditorieprofessionisti.it

Web: www.imprenditorieprofessionisti.it

Focus: qui Calabria



Megalotto della strada statale Jonica Durante il lockdown l'avvio dei lavori

La SS106 "Jonica" è la strada litoranea che attraversa Basilicata, Calabria e Puglia, mettendo in collegamento Reggio Calabria, Taranto e l'autostrada Adriatica A14.

Il 19 maggio 2020, durante il lockdown, è stato avviato il cantiere del **Terzo Megalotto** per la realizzazione della nuova infrastruttura, un **tracciato di 38 km**, che si sviluppa tra Sibari e Roseto Capo Spulico.

Con oltre 1.500 persone coinvolte nei lavori e 1,3 miliardi di investimenti, il Megalotto è uno dei cantieri viari più grande d'Italia.

La cerimonia di consegna dei lavori è stata svolta alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, il Presidente della Regione Calabria, Jole Santelli, l'Amministratore delegato di Anas, Massimo Simonini e i sindaci dei comuni interessati.

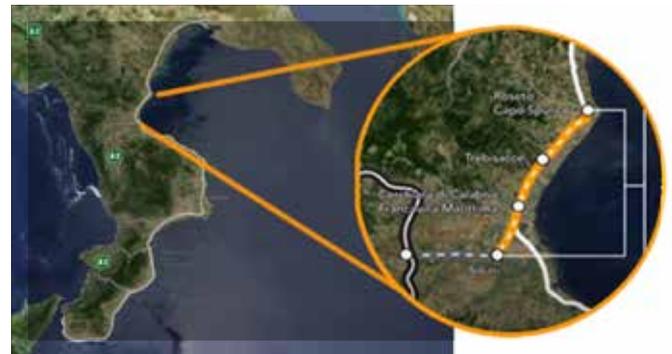
L'infrastruttura, un'opera fondamentale per il territorio, garantirà agli autotrasportatori una via di comunicazione **veloce e sicura**. Il nuovo tracciato della Jonica prevede la realizzazione di: 4 svincoli per le città di Sibari, Cerchiara di Calabria - Francavilla, Trebisacce e Spulico, 3 gallerie naturali che raggiungeranno la lunghezza complessiva di 5 km, 11 gallerie artificiali con una lunghezza complessiva di 6 km e 15 tra ponti e viadotti per una lunghezza complessiva di 6km.

Il primo tratto della nuova infrastruttura attraverserà i comuni di Cassano allo Jonio, Francavilla Marittima, Cerchiara di Calabria, Villapiana, e, nel secondo tratto, i comuni di Trebisacce, Albidona, Amendolara e Roseto Capo Spulico. La data prevista di consegna dell'opera è l'**agosto 2026**.

Una volta completati i lavori,

la statale 106 diverrà la principale via di comunicazione non solo per l'autotrasporto e le aziende locali, ma anche per i turisti. Il progetto avviato, infatti, comprende anche interventi per la valorizzazione e la conservazione dei **reperti archeologici** di Sibari, che saranno facilmente raggiungibili grazie al collegamento veloce con l'Autostrada Mediterranea. "Prosegue l'impegno di Anas in Calabria che nella regione investe complessivamente 3 miliardi 840 milioni. Anas non si è mai fermata, anzi

ha contribuito, con il suo presidio sulla rete stradale e autostradale, a garantire la movimentazione delle merci lungo tutta la Penisola, in un momento di emergenza. Oggi apriamo il più grande cantiere viario d'Italia per realizzare una **moderna infrastruttura** che ottimizzerà la mobilità dell'area, con l'obiettivo di innalzare il livello di sicurezza, riducendo i tempi di viaggio [...]" ha dichiarato l'Amministratore Delegato di Anas, Massimo Simonini.



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

Focus: qui Lombardia



Brebemi: sconti per i veicoli green -30% sui pedaggi per mezzi elettrici e LNG

A partire dal 15 giugno 2020 sulla A35 Brebemi e A58 Teem sarà attivata una nuova scontistica del 30%, in collaborazione con Telepass, riservata ai veicoli più green: Full Electric, auto completamente elettriche, e LNG, camion alimentati a gas naturale liquido.

Lo sconto rappresenta un forte segnale di **incentivo** alla mobilità ecosostenibile, il primo in Italia, su una direttrice strategica dal punto di vista economico e sociale ed un importante stimolo dopo la recente emergenza sanitaria che ha colpito pesantemente la Lombardia.

La promozione segue la **linea europea** che ha visto tra i primi Paesi promotori di agevolazioni tariffarie riservate ai mezzi meno inquinanti gli Stati membri nordici, in particolare sulle autostrade di Olanda, Svezia, Lussemburgo e Danimarca (per i veicoli da 12 tonnellate) e in generale all'interno di un'attenzione particolare sull'argomento, nell'ambito del **Green Deal**.

L'emergenza di questi mesi non deve rallentare la transizione all'elettrico, soprattutto per quanto riguarda il settore automobilistico e dell'autotrasporto: le case tradizionali come FCA, GM, Ford, Volkswagen e l'emergente cinese BYD hanno in programma di lanciare nuovi veicoli con batterie più economiche e di lunga

durata mentre indiscrezioni parlano del lancio del Model 3 di Tesla, già quest'anno o all'inizio del 2021, con una batteria in grado di percorrere un milione di miglia, mentre è ancora in fase di sviluppo il Semi, il camion elettrico che dovrebbe raggiungere un'autonomia di 1000 km.

Il tutto è parte di un piano più ampio per realizzare e usare **batterie a lunga durata** e a basso costo, in



grado di portare i prezzi dei veicoli elettrici alla pari con le tradizionali auto.

Per quanto riguarda il settore Camion a LNG immatricolati in Italia, i dati confermano un trend in crescita con più di 2.000 mezzi circolanti a fine 2019 e vendite proseguite anche in questi mesi, malgrado la chiusura dei concessionari (+ 256 camion a GNL nei primi mesi dell'anno).

Le concessionarie di A35 Brebemi e A58 TEEM hanno

quindi pensato a questa importante **promozione** nel solco di questa tendenza, per incentivare gli utenti a una mobilità sempre più "green". Inoltre, questa riduzione tariffaria si affianca allo sconto del 20% già in vigore per tutti i clienti fidelizzati Telepass Business e Family.

"Con questa iniziativa, condivisa con la A58 TEEM, la A35 Brebemi si propone di contribuire alla diffusione

molteplici interventi naturalistici nelle aree attraversate dalla Tangenziale Est Esterna di Milano.

Tramite questa iniziativa, concepita insieme ad A35 Brebemi, vogliamo essere **apripista** nel favorire una mobilità sempre più sostenibile e a basso impatto" ha commentato l'Amministratore Delegato di Tangenziale Esterna, Paolo Pierantoni.

A35 Brebemi è il collegamento autostradale direttissimo tra Brescia e Milano, la via più veloce e sicura tra le due città. L'infrastruttura, attiva dal 23 luglio 2014, ha un'estensione di 62,1 km a cui sono state aggiunte la stazione di esazione di Castegnato e le rampe di interconnessione con l'autostrada A4.

L'autostrada è raggiungibile dalla città di Brescia attraverso l'autostrada A4, la Tangenziale Sud di Brescia e la SP19 oppure utilizzando la nuova A21 (Corda Molle). Superato l'ultimo casello di Treviglio, ci si immette nell'A58 Tangenziale Est Esterna Milano (TEEM) che consente all'A35 Brebemi di raggiungere la A1 all'altezza di Melegnano, la A4 all'altezza di Agrate, Linate e l'Area Metropolitana di Milano.

Ci auguriamo che dopo questa prima iniziativa, ne seguiranno altre promosse da diverse società autostradali italiane.

dell'economia circolare al fine di favorire sempre di più la qualità ambientale e quella economica tese alla crescita, allo sviluppo e alla **modernizzazione del settore** autostradale del nostro Paese" ha affermato il Presidente di A35 Brebemi, Francesco Bettoni.

"A58-TEEM presta da sempre particolare attenzione alle tematiche ambientali, contribuendo alla fluidificazione del traffico nell'Est Milanese e dando vita a

Focus: qui Liguria



I porti reggono il lockdown Vado lancia l'app per gli autotrasportatori

Secondo i dati di Port Economics relativi alle movimentazioni di container nei 15 maggiori porti europei nel primo trimestre 2020, il **porto di Genova** è fra i pochi scali gateway a mantenere un andamento in linea con l'anno precedente (+0,3%), nonostante l'impatto delle misure di contenimento del Coronavirus.

I traffici di container hanno subito un primo rallentamento nel mese di febbraio quando, a seguito della chiusura totale di parte della Cina, la rotta **Far East-Europe** registrava importanti cali di merce trasportata.

In seguito, con il dilagare delle misure di contenimento in tutta l'UE, Port Economics ha registrato dati di **traffico negativi** in tutti i principali scali europei, con l'eccezione dei grandi porti di transhipment nel Mediterraneo, Gioia Tauro e Algeiras, e l'hub di Anversa. Nel Nord Europa, la buona

performance dei porti belgi, Anversa e Zeebrugge, è in netto contrasto con la situazione degli altri porti hub del range Le Havre-Amburgo.

Nel Mediterraneo, a est il Pireo ha registrato un moderato calo, mentre a ovest le movimentazioni di Barcellona sono scese del 14% e a Valencia del 5%.

Nonostante l'andamento generale dei porti, gli scali liguri continuano a seguire la **rotta dello sviluppo**, anche tramite l'introduzione di nuove tecnologie. È il caso, ad esempio, dell'app "APMT TERMPoint Appointments" lanciata da Vado Gateway che promette di semplificare l'accesso al Reefer Terminal e al Container Terminal per gli autotrasportatori.

Disponibile gratuitamente per i dispositivi Android ed Apple (in italiano, inglese e spagnolo), l'app permette di velocizzare i tempi di ingresso ai terminal, aumentare la flessibilità e l'autonomia nella gestione



degli orari, con la possibilità di **modificare in tempo reale** il proprio appuntamento al porto in qualsiasi momento e da qualsiasi luogo, a seconda delle proprie necessità.

Inoltre, permette di ridurre le interazioni con il personale del gate che, in questo periodo ancora ad **alto rischio di contagio**, significa garantire maggiore sicurezza per i dipendenti portuali e per gli autotrasportatori.

Tramite la nuova app, le aziende di trasporto possono anche controllare

gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni richieste sul container prima di giungere al terminal, modificare la finestra oraria dell'appuntamento, inserire il sigillo del container e visualizzare le informazioni del terminal.

Per le aziende che impiegano più mezzi c'è anche la possibilità di cambiare direttamente all'interno dell'applicazione il numero di targa, in modo da poter visualizzare in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo di trasporto utilizzato.



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!

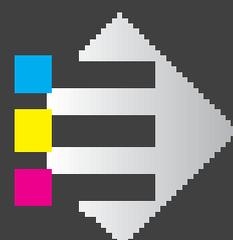
Sriveteci o chiamatoci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

LA TIPOGRAFIA DELLE AZIENDE E DEI PROFESSIONISTI



creo, stampa, distribuisco



TIPO LITO EUROPA

Grafica • Stampa • Editoria • Packaging



CONSEGNE A DOMICILIO
IN TUTTA ITALIA

Via degli Artigiani, 17 • 12100 Cuneo
tel. +39.0171.603633 • fax +39.0171.681416
e-mail: info@tipolitoeuropa.com • www.tipolitoeuropa.com

