

Anno XXII - Numero 1/2020

## Emergenza Coronavirus: ricadute sull'economia e sull'autotrasporto

In primo piano



Brennero: i primi dati di traffico post divieti austriaci

pagina 4



Sicurezza stradale in Europa: meno incidenti mortali

pagina 11



Green New Deal: il piano verde per l'Europa

pagina 13



Sicilia: sospeso lo sciopero ma la situazione resta critica

pagina 16



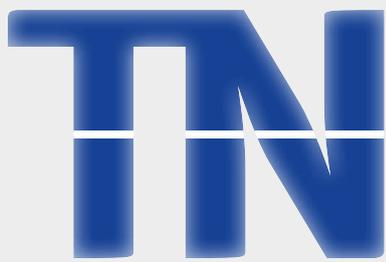
Coronavirus: gli effetti dell'emergenza sull'autotrasporto

pagina 22



Notizie dal territorio: focus su Piemonte, Liguria e Trentino-Alto Adige

pagina 35



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**



**TN 1/2020 • 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, Adriana Pozzo, Gabriella Tomasi

**Collaboratori**

Davide Calvi, Simone Cagno, Gianantonio Da Re, Herbert Dorfmann, Pasquale Dui, Emanuele Scagliusi.

**Amministrazione**

Stefania Ricca

**Redazione e pubblicità**

Cuneo • Tel.: 0171 412816  
Fax: 0171 426954  
Email: info@trasportnotizie.com

**Stampa**

Tipolitografia Europa, Cuneo

**Web e pagine social**

trasportnotizie.com  
TN - Transportnotizie  
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**
- 16. **L'INTERVISTA**
- 19. **EVENTI**
- 22. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 26. **LA TUA VOCE**
- 31. **CONSULENTI**
  - 31. **Legale**
  - 33. **Consulente del Lavoro**
  - 34. **Legale**
- 35. **DAL TERRITORIO**
  - 35. **Qui Piemonte**
  - 37. **Qui Liguria**
  - 38. **Qui Trentino-Alto Adige**

**EDITORIALE**

Secondo Sandiano



**UN INIZIO IN SALITA**

Questo 2020 inizia con una vera e propria sfida per l'Italia: fronteggiare l'emergenza Coronavirus che gli ultimi giorni di febbraio è diventato l'argomento più discusso. Di fatto, non si tratta solo di un'emergenza sanitaria, perché le restrizioni delle libertà necessarie per cercare di arginare il diffondersi dell'epidemia porteranno conseguenze sull'economia dell'intero Paese. Nonostante tutto, non dobbiamo paralizzarci e focalizzarci solo su questa crisi. Nei primi due mesi dell'anno qualche buona notizia per il mondo dell'autotrasporto è arrivata: mi riferisco ad esempio all'inaugurazione del viadotto sulla A6 Torino-Savona, parzialmente crollato lo scorso novembre, e ai lavori per il nuovo ponte di Genova, che stanno

proseguendo a pieno ritmo con l'intento di terminare l'opera per la fine della primavera. Se da una parte la Liguria può tirare un sospiro di sollievo per il ripristino di un'arteria molto importante per la viabilità regionale e nazionale, dall'altra non bisogna dimenticare quanto rimanga ancora da fare per garantire agli utenti di strade, autostrade e ferrovie, infrastrutture sicure e moderne. A tal proposito, stiamo seguendo da vicino l'iniziativa promossa da Assotrasporti ed Eumove per la richiesta dell'emanazione dello stato di emergenza da parte del Governo, per far sì che si intervenga immediatamente su strade, ponti, gallerie e ferrovie affinché non si verifichino più incidenti mortali causati da crolli.

## Brennero: i primi dati di gennaio 2020

### Il Presidente Conte a fianco delle aziende italiane

Con l'entrata in vigore dei divieti di transito settoriale austriaci dal 1° gennaio 2020, il passaggio dei camion sull'asse del Brennero è **diminuito del 2%** rispetto a gennaio 2019.

I primi dati registrano il transito di circa **4.300 camion in meno**, un segnale considerato "cautamente positivo" dal governatore del Tirolo austriaco Günther Platter.

Allo stesso tempo, è **aumentato il traffico merci sulla ferrovia**, che ha risposto aumentando la capacità di trasporto merci sui convogli.

Nonostante si debbano aspettare almeno tre mesi per valutare le conseguenze dei divieti unilaterali, il Governo italiano ha deciso di prendere una **posizione decisa contro le iniziative austriache** che violano i principi cardine dell'UE di libera circolazione delle merci.

Giovedì 6 febbraio 2020, durante il question time al Senato, il **Presidente del Consiglio Giuseppe Conte** ha risposto a un'interrogazione del Südtiroler Volkspartei, dichiarando che "l'Italia è fortemente impegnata nella



promozione delle modalità di trasporto alternativo e per ridurre l'impatto ambientale, investendo notevoli risorse finanziarie per il rinnovo del parco veicolare, per il **sostegno al trasporto combinato** e per la costruzione delle infrastrutture necessarie, tra cui il tunnel di base del Brennero".

Ricordando la nota formale inviata dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, alla Commissaria europea ai Trasporti, Adina Valean, Conte ha informato che

è in programma un nuovo incontro che si terrà a breve. L'obiettivo del nostro Governo è di **trovare un accordo con l'Austria** attraverso il dialogo. Pertanto, il Presidente del Consiglio assicura la collaborazione italiana alla Commissione europea, sia a livello politico, sia per incontri di livello tecnico, con la partecipazione di Austria e Germania, per trovare un accordo che possa ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci, senza penalizzare il libero commercio.

### I divieti settoriali in vigore da gennaio 2020

Dal 1° gennaio 2020 l'Austria ha imposto nuove limitazioni, allargando il bacino di **merci che non possono più attraversare il Brennero** su gomma.

Questa nuova azione unilaterale, che si aggiunge alle giornate di blocco invernale nei fine settimana, all'accesso a numero chiuso sull'autostrada dell'Inntal e ai divieti notturni con raddoppio dei pedaggi sulla A13, sta causando gravi problemi sia agli autotrasportatori italiani, sia a quelli tedeschi.

In particolare, il divieto settoriale in vigore sull'autostrada dell'Inntal A12 (tra Langkampfen e Ampass) **colpisce i trasportatori di:** carta e cartone, prodotti a base d'oli minerali fluidi, cemento, calce e gesso, tubi e profilati cavi, cereali, rifiuti, pietre, terre, materiali di risulta/detriti, legname in tronchi, sughero, minerali ferrosi e non ferrosi, marmo e travertino, piastrelle in ceramica.

Contrariamente a quanto accordato con la Commissione europea, tali divieti **colpiscono anche i mezzi meno inquinanti:** le uniche deroghe sono concesse ai veicoli Euro VI immatricolati dopo il 31 agosto 2018 e ai camion con propulsione elettrica o a idrogeno.

L'unica alternativa al momento disponibile per le nostre aziende (e per quelle tedesche) è il trasporto intermodale, con conseguente aumento dei tempi di percorrenza e consegna che, dovendo rispettare anche i tempi di riposo degli autisti, rendono ancora **più difficoltosa l'organizzazione dei viaggi**. Inoltre, il sistema ferroviario non è pronto a reggere questo livello di traffico: non tutti i terminal sono adeguati al trasporto non accompagnato, alcune tipologie di merci necessitano di container appositi e il viaggio su treno impone la prenotazione anticipata del biglietto, difficilmente applicabile in caso di consegne dell'ultimo minuto.

## Incontro De Micheli e Vălean

### Visita al cantiere del tunnel ferroviario del Brennero

Venerdì 14 febbraio 2020 si è tenuto l'atteso incontro tra il nostro Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Paola De Micheli, e Adina Valean, Commissaria Europea ai Trasporti, in visita al cantiere del tunnel ferroviario del Brennero di Fortezza. Alla conclusione dei lavori, quello che si sta costruendo rappresenterà il **collegamento ferroviario sotterraneo più lungo al mondo**.

Sottolineando la dimensione europea del progetto, la Commissaria Valean ha annunciato di essere in contatto con tutti gli Stati coinvolti nel progetto per valutare soluzioni che possano **alleggerire l'attuale traffico** sull'asse del Brennero.

Il nostro Ministro ha colto l'occasione per ribadire che le "decisioni unilaterali non sono né produttive né accettabili", proponendo la costituzione di un tavolo



Crediti foto: [BBT SE](#).

di lavoro per **individuare soluzioni** volte a soddisfare tutti i Paesi membri interessati, sviluppando una **politica dei trasporti comune**.

La mattina del 20 febbraio la Adina Valean ha presentato al Parlamento

Europeo le priorità che interesseranno la **commissione TRAN** per i prossimi 12 mesi. Tra queste si trova anche la questione del Brennero, per la quale ha dichiarato che "i divieti regionali non possono essere accettati dall'UE".

## Trieste, il primo porto d'Italia

### Nel 2019 movimentate 66 milioni di tonnellate

Con la pubblicazione dei dati relativi all'anno 2019 scopriamo che Trieste è il primo porto d'Italia con 62 milioni di tonnellate movimentate, cui si aggiungono i 4 milioni di tonnellate dello scalo di Monfalcone.

Avevamo già parlato del porto di Trieste lo scorso luglio, quando era stato annunciato il **progetto di Smart Road** per rendere l'accesso delle merci al porto sempre più rapido, preciso ed efficiente per il carico/scarico dei camion.

Ora torniamo a parlare di questa importante realtà perché, dati alla mano, con un totale di 66 milioni di tonnellate movimentate nel corso del 2019, è divenuto il primo porto d'Italia.

Analizzando i dati nel dettaglio, si

evince che è stato il **traffico di container** a registrare lo sviluppo maggiore: con una crescita del 9% ha raggiunto i 790.000 TEU, un record storico per il porto.

Segue la stessa ondata positiva il **traffico su ferro**: con un totale di 10 mila treni movimentati sono stati tolti dalla strada 210 mila camion. Un bel traguardo anche dal punto di vista della **sostenibilità ambientale**. Basti pensare che nel 2014 i treni da/per il porto erano appena la metà.

Infine, il porto di Trieste è riuscito a raggiungere un altro importante traguardo. Con il 56% dei container arrivato/partito tramite la ferrovia nel 2019, ha già **superato l'obiettivo dell'Unione Europea** di spostare il traffico merci europeo per il 50% su ferro, previsto per il 2050.



## A14 - Autostrada Adriatica

### Riapertura del viadotto Cerrano

La difficile situazione sulla A14, Autostrada Adriatica, venutasi a creare in seguito a sequestri di barriere, gallerie non a norma e lavori in corso, ha raggiunto il culmine con il divieto di transito per i mezzi pesanti superiori a 3,5 tonnellate nel tratto compreso fra Pineto e Pescara Nord - Città Sant'Angelo. La causa del sequestro è stata il **deterioramento del viadotto** considerato a rischio crollo in caso di terremoto e di spostamento della frana sottostante.

Questo blocco si è così andato ad aggiungere al precedente, relativo alla **chiusura dello svincolo di Roseto degli Abruzzi** con provenienza da nord che, di fatto, allunga il tratto interdetto al transito dei camion.

Di conseguenza, il traffico è stato momentaneamente deviato sulla **strada statale 16 Adriatica**, causando forti rallentamenti, code e disagi, non solo per gli autotrasportatori, ma anche per la popolazione locale, con aumento dell'inquinamento, acustico e atmosferico, degli incidenti.

Nello specifico, per quanto riguarda il trasporto merci, i **tempi di consegna sono più che raddoppiati** e, considerando anche i tempi di guida, il servizio offerto è stato dimezzato.

Dopo i controlli effettuati sul viadotto Cerrano a metà gennaio, Autostrade per l'Italia aveva richiesto l'apertura del ponte con alcune limitazioni al traffico pesante: il giudice, in accordo con la Procura della Repubblica di Avellino e dell'Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma del Mit, ha però rifiutato la richiesta. Secondo il Gip, infatti, mancavano gli elementi tecnici e la documentazione necessaria a



garantire la sicurezza del viadotto e la riapertura della circolazione. Tuttavia, il giudice aveva lasciato aperta una possibilità: **il viadotto poteva essere riaperto** ai mezzi pesanti (con alcune limitazioni) se Autostrade per l'Italia avesse predisposto un piano di gestione temporaneo delle emergenze, con monitoraggio del movimento franoso, dell'infrastruttura e del rischio crollo dovuto al collasso dei pilastri del ponte. Nel frattempo, la Prefettura di Teramo si era mossa per trovare al più presto una soluzione utile a fronteggiare "l'invasione" di camion sulla strada statale 16 che stavano causando il **caos per gli spostamenti locali** tra le città di Montesilvano e Pineto.

Nella mattina di venerdì 24 gennaio 2020, si è quindi tenuta una riunione tecnico-operativa per individuare possibili soluzioni alternative alla strada statale 16 per il traffico pesante. Dal Tavolo sono emerse alcune proposte per diminuire i disagi per la popolazione del teramano e del pescarese, che si sono concretizzate in itinerari suggeriti per le lunghe percorrenze.

Successivamente, a fine gennaio, il Gip ha accolto parzialmente l'ultima **richiesta di riapertura** inoltrata da parte di Autostrade per l'Italia.

Il viadotto Cerrano è stato quindi riaperto al traffico pesante, ad eccezione dei trasporti eccezionali e delle merci pericolose (ADR).

In via precauzionale, sul viadotto è stata imposta la distanza minima di 100 metri tra i veicoli in transito, il divieto di sorpasso e di circolazione sulla corsia di marcia, e limiti di velocità di 60km/h per i veicoli leggeri e 40km/h per i pesanti.

Finalmente i cittadini hanno visto un miglioramento della situazione e una riduzione del traffico sulla Strada Statale 16. In A14, invece, nonostante la riapertura del viadotto, le limitazioni imposte stanno causando rallentamenti e code. Intanto, i lavori proseguono in **orario notturno**, con la **chiusura completa** del viadotto dalle 22:00 alle 06:00 dal 17 febbraio fino al 4 aprile 2020, nel tratto compreso tra Pescara Nord/Città Sant'Angelo e Atri/Pineto.

**ASSOTRASPORTI**

**RILASCIA:**

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



199.302013 • 348.8827231

info@assotrasporti.eu

## Caro traghetti: ricadute sull'autotrasporto e i consumatori

### Stanziati 12 milioni di euro aggiuntivi per il Marebonus

Si è tenuto nel pomeriggio di martedì 7 gennaio 2020, presso il MIT, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'incontro con gli autotrasportatori per affrontare il problema del caro-navi.

Nel frattempo, in Sicilia i camionisti si sono **fermati in segno di protesta** a partire dalle ore 7:00, bloccando diversi porti dell'isola. La protesta ha interessato in parte anche la Sardegna, in particolare il porto di Olbia.

Il caro-traghetti scaturisce dalla misura imposta dall'IMO, l'International Maritime Organization, volta a **ridurre l'inquinamento** delle autostrade dei mari tramite l'imposizione di un nuovo limite di zolfo presente nell'olio combustibile (si è passati dal 3,5% allo 0,5%). Per rispettare la nuova norma, le navi dovranno essere dotate di un **dispositivo per la pulizia del gas** di scarico o passare a combustioni alternative come il GNL.

Pertanto, per affrontare questi costi, i vettori si sono visti obbligati ad **aumentare le tariffe** anche del 20-30% che, inevitabilmente, finiscono a gravare sugli autotrasportatori e sui consumatori.

All'incontro hanno partecipato la Ministra Paola De Micheli e il viceministro Giancarlo Cancellieri per fare il punto della situazione e valutare le



soluzioni possibili affinché i costi di adeguamento alla normativa non gravino esclusivamente sugli autotrasportatori.

Nel frattempo, si è tenuto un confronto anche in **Regione Sicilia** che ha portato alla sospensione della protesta. In aggiunta alla questione del caro-traghetti, la Regione si è impegnata a portare a Roma la **richiesta di ristoro** per i disagi causati dalla chiusura della A19 Palermo-Catania.

A inizio febbraio si è quindi tenuto un incontro tra armatori e autotrasportatori che, sotto la guida del MIT, hanno **raggiunto un accordo**.

Infatti, come dichiarato anche dal viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Giancarlo Cancellieri, gli aumenti non pesano soltanto sulle imprese di autotrasporto, ma anche sul costo finale del prodotto trasportato e, di conseguenza, sui consumatori.

Pertanto, sono stati stanziati **12 milioni di euro** aggiuntivi al **Marebonus** che andranno completamente a favore delle aziende di autotrasporto.

Per la **Sardegna**, invece, esclusa da questa agevolazione, l'obiettivo è di intervenire sul rinnovo della convenzione **Stato-Tirrenia** per la continuità territoriale, in scadenza a luglio.

**Croissant**  
Surgelati Già Cotti

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

Naturale

Per informazioni chiama il numero 0171 902304 oppure visita il nostro sito [www.orsobiancodolciaria.com](http://www.orsobiancodolciaria.com)



**SERVIZI E CONSULENZA PER AZIENDE, PROFESSIONISTI E FAMIGLIE**



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



TRASPORTONOTIZIE  
www.trasportonotizie.com



**DGConsulting s.r.l.**  
consulenza globale  
la nostra società di consulenza raggruppa professionisti di ogni settore per fornire assistenza aziendale a 360°: **fiscale • legale • finanziamenti nazionali ed europei**  
**organizzazione • formazione sicurezza sul lavoro**  
Tel. 0171 412816  
Email: gestione@dgconsulting.it



Pratiche auto, iscrizione e variazioni. Albo Autotrasporto e Albo Smaltitori rifiuti, consulenza specializzata ADR e ATP, revisioni anche in officina, autorizzazioni internazionali, riconsi presso il Ministero dei trasporti... e molto altro!  
Sede: Via Friane 34, Sanremo (IM)  
Tel: 0184.501560 - Email: agenzia@sandriano.com

luglio	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre
1 M 17 V	15 S 8-16	1 M 17 G	1 G 17 S	1 D 9-22	1 M 17 G
2 G 18 S 8-16	2 D 7-22	2 M 18 V	2 V 18 D 9-22	2 L 18 M	2 M 18 V
3 V 19 D 7-22	3 L 19 M	3 G 19 S	3 S 19 L	3 M 19 G	3 G 19 S
4 S 8-16	4 M 20 G	4 V 20 D 7-22	4 D 9-22	4 M 20 V	4 V 20 D 9-22
5 D 7-22	5 M 21 V	5 S 21 L	5 L 21 M	5 G 21 S	5 S 21 L
6 L 22 M	6 G 22 S 8-16	6 D 7-22	6 M 22 G	6 V 22 D 9-22	6 D 9-22
7 M 23 G	7 V 16-22	7 L 23 M	7 M 23 V	7 S 23 L	7 L 23 M
8 M 24 V 16-22	8 S 8-22	8 M 24 G	8 G 24 S	8 D 9-22	8 M 9-22
9 G 25 S 8-16	9 D 7-22	9 M 25 V	9 V 25 D 9-22	9 L 25 M	9 M 25 V
10 V 26 D 7-22	10 L 26 M	10 G 26 S	10 S 26 L	10 M 26 G	10 G 26 S
11 S 8-16	11 M 27 G	11 V 27 D 7-22	11 D 9-22	11 M 27 V	11 V 27 D 9-22
12 D 7-22	12 M 22 V	12 S 28 L	12 L 28 M	12 G 28 S	12 S 28 L
13 L 29 M	13 G 29 S 8-16	13 D 7-22	13 M 29 G	13 V 29 D 9-22	13 D 9-22
14 M 30 G	14 V 16-22	14 L 30 M	14 M 30 V	14 S 30 L	14 L 30 M
15 M 31 V 16-22	15 S 7-22	15 M 31 S	15 G 31 S	15 D 9-22	15 M 31 G
16 G 16 D 7-22	16 D 7-22	16 M 16 M	16 V 16 V	16 L 16 L	16 M 16 M



**ASSOTRASPORTI**  
Dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano  
Assotrasporti si impegna ogni giorno per dare voce ai piccoli e medi trasportatori, rappresentarli presso le istituzioni, ridurre i costi e aumentarne i ricavi. Come? Grazie ad un innovativo progetto di radicamento sul territorio.

**Partecipa con noi al rinnovamento dell'autotrasporto italiano!**  
assotrasporti.org  
199.302013  
info@assotrasporti.eu  
Assotrasporti  
Assotrasporti



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

### 2020 con 7,5 ton e per mezzi oltre 7,5 ton

luglio	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre
1 M 17 V	15 S 8-16	1 M 17 G	1 G 17 S	1 D 9-22	1 M 17 G
2 G 18 S 8-16	2 D 7-22	2 M 18 V	2 V 18 D 9-22	2 L 18 M	2 M 18 V
3 V 19 D 7-22	3 L 19 M	3 G 19 S	3 S 19 L	3 M 19 G	3 G 19 S
4 S 8-16	4 M 20 G	4 V 20 D 7-22	4 D 9-22	4 M 20 V	4 V 20 D 9-22
5 D 7-22	5 M 21 V	5 S 21 L	5 L 21 M	5 G 21 S	5 S 21 L
6 L 22 M	6 G 22 S 8-16	6 D 7-22	6 M 22 G	6 V 22 D 9-22	6 D 9-22
7 M 23 G	7 V 16-22	7 L 23 M	7 M 23 V	7 S 23 L	7 L 23 M
8 M 24 V 16-22	8 S 8-22	8 M 24 G	8 G 24 S	8 D 9-22	8 M 9-22
9 G 25 S 8-16	9 D 7-22	9 M 25 V	9 V 25 D 9-22	9 L 25 M	9 M 25 V
10 V 26 D 7-22	10 L 26 M	10 G 26 S	10 S 26 L	10 M 26 G	10 G 26 S
11 S 8-16	11 M 27 G	11 V 27 D 7-22	11 D 9-22	11 M 27 V	11 V 27 D 9-22
12 D 7-22	12 M 22 V	12 S 28 L	12 L 28 M	12 G 28 S	12 S 28 L
13 L 29 M	13 G 29 S 8-16	13 D 7-22	13 M 29 G	13 V 29 D 9-22	13 D 9-22
14 M 30 G	14 V 16-22	14 L 30 M	14 M 30 V	14 S 30 L	14 L 30 M
15 M 31 V 16-22	15 S 7-22	15 M 31 S	15 G 31 S	15 D 9-22	15 M 31 G
16 G 16 D 7-22	16 D 7-22	16 M 16 M	16 V 16 V	16 L 16 L	16 M 16 M

## Trasporti internazionali

### Divieti di circolazione per i mezzi pesanti

**N**ella pagina a fianco abbiamo pubblicato il calendario dei divieti per i mezzi pesanti oltre le 7,5 tonnellate in vigore sul territorio italiano per l'anno 2020. Ora andremo a vedere i **principali divieti** in vigore nell'Unione Europea resi noti dall'IRU, l'International Road and Transport Union.

In **Austria** il divieto nazionale di circolazione per i camion con rimorchio oltre le 3,5 tonnellate e i mezzi oltre le 7,5 tonnellate è in vigore il sabato dalle 15:00 alle 24:00, la domenica e le festività dalla mezzanotte alle 22:00.

In **Francia** il blocco riguarda tutti i veicoli oltre le 7,5 tonnellate il sabato e le viglie delle feste nazionali dalle 22:00 fino a mezzanotte, la domenica e le festività fino alle ore 22:00. Nel periodo estivo, il divieto è imposto dalle ore 7:00 alle 19:00 nei sabati seguenti: il 25 luglio e l'1-8-22-29 agosto. In inverno, invece, è previsto il blocco dalle ore 7:00 alle 18:00 per i sabati 8-15-22-29 febbraio e il 7 marzo.

In **Germania** vige il divieto di circolazione per i mezzi pesanti superiori alle 7,5 tonnellate tutte le domeniche e i giorni di festa nazionale dalla mezzanotte alle 22:00.

In **Lussemburgo** il blocco è previsto



per tutti i veicoli adibiti al trasporto merce eccedenti le 7,5 tonnellate e provenienti da Belgio o Germania, diretti in Francia, dalle ore 21:30 dei sabati e delle viglie delle festività, fino alle 21:45 delle domeniche e dei giorni di festa nazionale.

In **Spagna** è imposto il divieto di circolazione per i mezzi superiori le 7,5 tonnellate la domenica e i giorni festivi, dalle ore 8:00 a mezzanotte, e la vigilia delle festività dalle ore 13:00 alle 24:00.

La maggior parte dei Paesi dell'Unione restanti presentano **restrizioni parziali**, a volte localizzate in alcune aree del territorio nazionale o rivolti a particolari categorie di trasporto.

Inoltre, non tutti gli Stati membri impongono divieti di circolazione per il trasporto merci. Pertanto, i camion **possono viaggiare liberamente** in: Belgio, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Irlanda, Lettonia, Lituania, Norvegia, Paesi Bassi e Svezia.

## Tariffe autostradali per il 2020

### Blocco degli aumenti per il 95% della rete

**C**ome stabilito nel Decreto Milleproroghe, per l'anno 2020 il 95% delle tratte autostradali italiane conserverà le tariffe dell'anno precedente.

Nel comunicato pubblicato dal MIT leggiamo che "il termine per l'**adeguamento delle tariffe** autostradali relative all'anno 2020 è differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari predisposti

in conformità alle delibere adottate dell'Autorità di regolazione dei trasporti".

Pertanto, nell'attesa che vengano **rinnovati i contratti**, gli aumenti dei ticket autostradali sono stati congelati per tutti i tratti gestiti dalle seguenti concessionarie: Rav, Sat, Strada dei Parchi, Satap (nel tratto A4), Milano Serravalle, Brescia-Padova, Autostrade per l'Italia, Asti-Cuneo, Salt (Cisa e Tronco ligure-toscano), Sav, Sitaf,

Tangenziale di Napoli, Cas, Ativa, Autostrada dei Fiori (tronco dell'A10 e dell'A6) Autostrada del Brennero, Autostrade Meridionali, Autovie Venete e Satap.

Al contrario, sul passante di Mestre (+1,2%), la A21 Brescia-Piacenza (+4,88%), la Brebemi (+3,79%) e la Pedemontana Lombarda (+0,8%), dove le **concessioni sono ancora in vigore**, gli automobilisti vedranno aumentare le tariffe.



# 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](mailto:info@imprenditorieprofessionisti.it)

Web: [www.imprenditorieprofessionisti.it](http://www.imprenditorieprofessionisti.it)



Gianantonio Da Re  
Eurodeputato Lega

## La sicurezza stradale in Europa

### Per la riduzione degli incidenti mortali

Uno dei temi legato a quello decisivo dei trasporti e delle infrastrutture che impegnerà in futuro il **Parlamento europeo**, di cui sono membro in rappresentanza della Lega dal 2019, sarà sicuramente quello della sicurezza stradale.

È un tema caldo. In base alle statistiche, le vittime della strada in Europa sono oltre 25.000 ogni anno, quasi 70 al giorno. I feriti, 125.000. È vero che dal 2010 ad oggi, le vittime scendono ogni anno e che le strade d'Europa sono giudicate le più sicure al mondo, ma è anche vero, a proposito d'integrazione, di cui tanto si parla, che non esiste, ad esempio, un **quadro normativo comune** per le indagini dei più gravi incidenti stradali.

Quella dei trasporti e quindi della sicurezza stradale, come sappiamo, è una competenza che si definisce concorrente: Europa, da un lato e Stati membri, dall'altro, possono adottare misure, ma se viene presa **una decisione a livello europeo**, questa prevale sulle decisioni nazionali, che da quel momento in poi non possono più contraddire le norme europee.

Allo stato, ci sono misure che derivano dalle disposizioni europee (le patenti valide e riconosciute nell'intera Europa; il controllo tecnico periodico delle auto; le infrazioni commesse dai non residenti, che possono essere perseguite grazie alla direttiva sullo scambio di informazioni), ma le decisioni più importanti dipendono ancora dalle **legislazioni nazionali**: i limiti di velocità; i livelli di alcool consentiti; le sanzioni; tutte le altre regole del codice della strada.

Questo è un primo nodo sul quale intervenire, perché determina una

disparità di risultati tra gli Stati.

In base alla statistica elaborata dall'istituto belga Vias Institute, l'Europa dell'Est è l'area geografica dove si contano il **maggior numero d'incidenti mortali**, che arrivano ad essere quasi 100 ogni mese, più del triplo rispetto alle nazioni più virtuose (Regno Unito, Danimarca e Svezia). L'Italia è a metà classifica, poco dietro la Francia e il Belgio, e davanti al Lussemburgo e al Portogallo.

Nonostante questo, si deve amaramente registrare che il nostro Paese ha deciso di non entrare a far parte del gruppo dei 12 Paesi (Austria, Bulgaria, Francia, Grecia, Irlanda, Lituania, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Romania, Spagna e Svezia) che nell'ottobre scorso, nell'ambito di un progetto finanziato dall'Unione europea, hanno firmato **l'accordo per un piano comune**. Il gruppo dei Paesi è coordinato dall'ETSC (European Transport Safety Council). Per i prossimi 3 anni, gli esperti di ogni Paese metteranno sullo stesso tavolo le idee su limiti di velocità, costruzione di infrastrutture sicure e miglioramento della sicurezza di pedoni e ciclisti in città. Il progetto si fonda sull'obiettivo comunitario di **riduzione del 50% degli incidenti mortali** sulle strade tra il 2020 e il 2030. C'è anche da registrare, negli ultimi mesi, un fatto positivo, sul quale i rappresentanti della Lega si sono molto impegnati. L'approvazione, nell'ottobre scorso, di una nuova direttiva in tema di sicurezza stradale, in parziale modifica della precedente normativa (Direttiva 2008/96/CE) sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Prevede un approccio più sistematico al **miglioramento della sicurezza** di strade, gallerie e ponti. La disposizione



ha l'obiettivo di ridurre gli incidenti stradali tramite una **migliore progettazione e manutenzione** delle infrastrutture e rientra nell'ambito delle iniziative Ue per dimezzare, entro il 2020, il numero di vittime della strada rispetto al 2010 e per avvicinarsi all'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2050.

La nuova direttiva estenderà l'ambito di applicazione delle norme vigenti alle autostrade e alle altre strade principali, alla rete transeuropea di trasporto (TEN-T) e alle strade al di fuori delle aree urbane costruite utilizzando fondi dell'Ue. Il Consiglio introduce l'obbligo per gli Stati membri di effettuare una **valutazione della sicurezza** stradale almeno ogni cinque anni al fine di valutare il rischio di incidenti. Gli esiti delle valutazioni saranno utilizzati dalle autorità per effettuare ispezioni di sicurezza stradale più mirate o procedere a interventi correttivi diretti. Le prime sono attese entro il 2024.

Come si può constatare, il tema della sicurezza stradale è ricco e articolato e incide fortemente sul buon andamento dei trasporti di uomini e merci nel territorio europeo e, quindi, sulla crescita e lo sviluppo del continente.



Emanuele Scagliusi  
Deputato M5S

## Trasporti: tra sicurezza e modernità Un settore che deve guardare al futuro

Questo 2020 inizia con un grande respiro di sollievo: l'aver evitato un salasso da 540 euro a famiglia grazie ad una Legge di Bilancio oculata e ragionata, che ha scongiurato l'aumento dell'IVA (sia del 10% al 13% e del 22% al 25,2%) nonché l'aumento delle accise sui carburanti.

Il macigno di 23,1 miliardi di euro da trovare, piombatoci addosso in pieno agosto, è ora fortunatamente un ricordo del passato. Quel che ci attende, nelle prossime settimane di lavoro parlamentare, è la **gestione delle autostrade italiane** che, nell'attuale modalità, non garantisce la doverosa sicurezza agli automobilisti.

Vi sono quattro filoni d'inchiesta aperti dai giudici, ad iniziare da quello sul ponte Morandi di Genova, e 188 pagine al vetriolo della Corte dei Conti molto critiche sul sistema delle concessioni degli ultimi vent'anni, a partire dalla convenzione del 1997.

Le **mancate manutenzioni** e le gallerie non a norma sono oramai sotto gli occhi di tutti e sono questioni che vanno affrontate nell'interesse di tutti gli italiani.

Se ciò interesserà i prossimi provvedimenti in discussione in Parlamento, ad iniziare dal Milleproroghe, diversi sono i risultati raggiunti utilizzando le risorse a disposizione in maniera congeniale al futuro del comparto.

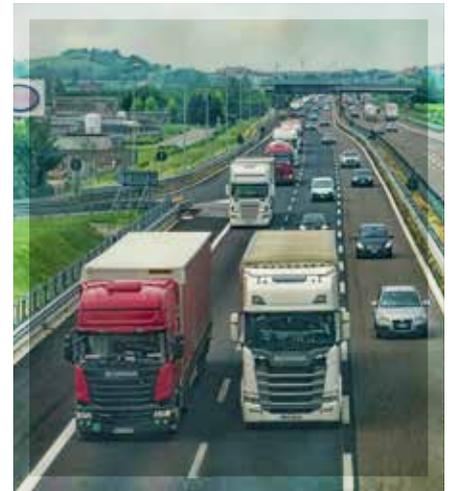
Con il **Green New Deal** al centro del dibattito europeo, grande attenzione ha meritato il tema della sostenibilità. A tal proposito, abbiamo stanziato ulteriori 3 milioni di euro per l'anno 2020 per la concessione di **contributi per il rinnovo**, previa rottamazione, del parco veicolare delle imprese di autotrasporto attive sul territorio

italiano iscritte al REN (Registro elettronico nazionale) con l'obiettivo di **accrescere la sicurezza del trasporto** su strada oltreché di ridurre gli effetti climalteranti derivanti dal trasporto passeggeri su strada.

Uno stanziamento che si aggiunge alle risorse previste per gli investimenti da parte delle imprese di autotrasporto. I contributi sono destinati a finanziare la **radiazione per rottamazione**, fino al 30 settembre 2020, dei veicoli a motorizzazione termica fino a euro IV, adibiti al trasporto passeggeri e di categoria M2 o M3, con contestuale acquisizione (inclusa locazione finanziaria) di nuovi autoveicoli per il trasporto passeggeri e di cat. M2 o M3, a trazione alternativa a metano (CNG), gas naturale liquefatto (GNL), ibrida (diesel/elettrico) ed elettrica (full electric) ovvero a motorizzazione termica e conformi alla normativa euro VI. I contributi saranno di entità variabile, da un minimo di 4.000 euro a un massimo di 40.000 euro per ciascun veicolo.

Mentre si attende di riaprire il dibattito nell'Aula di Montecitorio sul Nuovo Codice della Strada, siamo già riusciti a prevedere la graduale utilizzazione delle procedure telematiche per il rilascio del **documento unico di circolazione**. Il completamento dell'operazione di graduale passaggio è previsto, comunque, entro il 31 ottobre 2020.

Particolare attenzione, poi, è stata dedicata nella Manovra al trasporto intermodale. Abbiamo autorizzato la spesa di 14 milioni di euro per l'anno 2020 e di 25 milioni per il 2021 per il completo sviluppo dei **sistemi di trasporto intermodale** con la concessione, da parte del Ministero



delle Infrastrutture e dei Trasporti, di contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia.

Inoltre, sono stati stanziati 20 milioni di euro per l'anno 2021 per il miglioramento della catena intermodale e il **decongestionamento della rete viaria** con progetti che devono riguardare l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

Sono stati previsti, infine, 2 milioni di euro per la realizzazione delle **infrastrutture per la mobilità** al servizio della Fiera del Levante di Bari, della Fiera di Verona, della Fiera di Foggia e di quella di Padova.

Ci attende ancora molto lavoro per rendere la vita di chi vive sulla strada più sicura, comoda ed economica ma siamo pronti ad affrontare queste sfide.



Herbert Dorfmann  
Eurodeputato PPE

## Il Green New Deal, il piano verde per l'Europa

### Una grande opportunità di sviluppo per gli Stati membri

**D**iventare entro il 2050 il primo continente neutrale dal punto di vista climatico è al contempo **una grande sfida** e una grande opportunità per l'Europa. È proprio in quest'ottica che, con il "Green New Deal", il piano verde per l'Europa, le istituzioni europee lavorano per mettere in atto una serie di misure ambiziose, in grado di permettere ai cittadini e alle imprese europee di cogliere i vantaggi dello sviluppo sostenibile e della transizione ecologica.

I trasporti occupano un posto centrale in questa strategia. Essi infatti rappresentano una quota importante delle emissioni di gas serra che peraltro non fa che aumentare. Per questo, il Green Deal ha l'ambizione di **ridurre queste emissioni del 90 per cento** entro il 2050.

In occasione dell'ultima sessione plenaria del Parlamento europeo, abbiamo approvato una risoluzione che indica la strada da prendere nell'elaborare il piano verde di riforme.

Innanzitutto, abbiamo messo in chiaro che l'applicazione del principio "chi inquina paga" (che prevede che i costi dei **danni causati all'ambiente** dovrebbero tendenzialmente essere sostenuti dai soggetti responsabili) deve essere ponderata tenendo conto: del contributo del settore dei trasporti all'economia europea, della necessità di garantire un elevato livello di connettività di trasporti accessibili e dell'importanza degli aspetti sociali e della protezione dei diritti dei lavoratori. Per **aumentare l'efficienza del settore** e ridurre quindi le emissioni, in Parlamento abbiamo poi sottolineato l'importanza del trasporto multimodale: negli anni precedenti molto è stato

fatto in questa direzione, con il progetto delle reti di trasporto transeuropee; ora servono nuove misure per **aumentare l'interconnettività** tra il trasporto stradale, ferroviario e per via navigabile. In questo senso, nella prossima programmazione finanziaria, l'Unione dovrà innanzitutto rafforzare e sostenere gli investimenti a favore della connettività delle reti ferroviarie dell'Ue, al fine di consentire pari accesso in tutta l'Ue al trasporto ferroviario pubblico e rendere più attraente il trasporto passeggeri mediante ferrovia. Lo sviluppo di **spazio ferroviario europeo unico** è in tal senso un presupposto inderogabile per il trasferimento modale e, attualmente, purtroppo constatiamo che il mercato interno è ancora troppo frammentato: per questo nella nostra risoluzione di gennaio abbiamo invitato la Commissione a presentare entro fine 2020 una strategia per andare oltre l'attuale stato delle cose.

Ma non solo: una **mobilità a zero emissioni** richiede infrastrutture adeguate, e quest'ultime necessitano investimenti corrispondenti, in tutti i settori della mobilità.

Tutti i pertinenti fondi europei (meccanismo per collegare l'Europa, InvestEU ecc.) nonché i prestiti per i trasporti della Banca europea per gli investimenti devono perciò essere adeguarsi a tale obiettivo.

Non solo le istituzioni europee, ma anche gli stati membri, devono impegnarsi a garantire finanziamenti idonei e accelerare l'introduzione di strategie innovative, delle infrastrutture di ricarica e di combustibili alternativi.

Per quanto riguarda in particolare il trasporto su gomma, è di vitale

importanza che l'Ue e i vari governi nazionali si adoperino per realizzare le infrastrutture, ancora mancanti, per rifornire i veicoli pesanti con carburanti o **fonti di energia alternative** (come apposite stazioni per i veicoli elettrici o per il gas naturale).

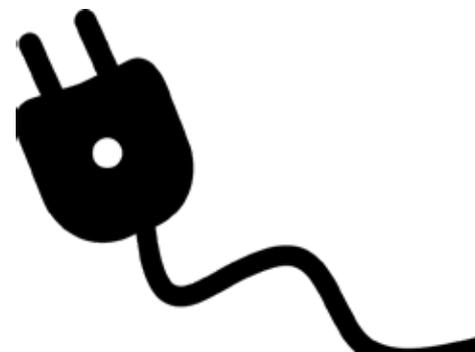
Sarà una trasformazione di dimensioni imponenti: da oggi al 2025, ad esempio, si stima che serviranno più di un milione di stazioni di ricarica e di rifornimento per i tredici milioni di veicoli a emissioni basse o nulle che circoleranno sulle strade europee.

Questo sforzo dovrà avvenire in maniera omogenea in tutto il continente: i **camion a emissioni zero** saranno infatti "interessanti" solo se potranno viaggiare senza problemi sulle strade di tutta Europa.

Infine, serve un intervento dal lato della domanda, con incentivi commerciali che involino gli autotrasportatori ad acquistare i nuovi modelli meno inquinanti.

Il lavoro da fare è tanto e, credo che, in questo, la chiave di volta consista nella capacità dell'Unione europea di **promuovere lo sviluppo tecnologico**.

L'Unione deve accompagnare i suoi settori economici in questa transizione, investendo nell'innovazione, perché il modello europeo sarà d'esempio per il resto del mondo solo se riuscirà a fare della sua transizione ecologica un successo, anche e soprattutto in termini economici.



## Europa: prosegue la riforma dell'autotrasporto

### Dubbi sulla sostenibilità di alcuni provvedimenti

Prosegue l'iter di riforma dell'autotrasporto europeo, con l'approvazione da parte della Commissione Trasporti del testo del **Primo Pacchetto Mobilità** approvato lo scorso dicembre dal Trilogo (Commissione Europea, Parlamento Europeo e Consiglio Europeo).

Martedì 21 gennaio 2020 la Commissione TRAN (Trasporti e Turismo) del Parlamento Europeo ha approvato il testo dell'accordo stipulato a dicembre 2019 senza apportare modifiche.

Prosegue così l'iter di riforma dell'autotrasporto per porre fine al dilagante fenomeno della **concorrenza sleale** e del dumping sociale.

Il testo approvato, in materia di cabotaggio, 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, il testo approvato 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 quattro settimane o, se il conducente sceglie di prendere due riposi settimanali ridotti, dopo tre settimane.

Vige 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.

Il testo prevede anche l'obbligo di installazione dei **tachigrafi intelligenti** su tutti i mezzi che effettuano trasporti internazionali, anche sui veicoli commerciali leggeri a partire dalle 2,5 tonnellate. Di conseguenza, anche questi veicoli saranno soggetti alle norme UE per gli operatori di trasporti. L'iter di approvazione non termina qui: per l'effettiva entrata in vigore, il testo approvato a gennaio dalla Commissione TRAN deve ancora passare dal Consiglio e dal Parlamento Europeo.

Tuttavia, in una successiva revisione dell'accordo preliminare da parte della Commissione europea sono state espresse alcune perplessità che riguardano il rispetto delle linee dettate dal Green Deal per raggiungere la

**neutralità climatica** entro il 2050.

In particolare, risultano incompatibili con tale obiettivo l'obbligo di rientro dei veicoli ogni 8 settimane nel Paese di origine, perché porta "inefficienze nel sistema di trasporto e un aumento delle emissioni inutili, dell'inquinamento e della congestione".

Un altro punto del dibattito riguarda le restrizioni al trasporto combinato che "ridurranno l'efficacia a sostegno del **trasporto intermodale**".

A tal proposito, la Commissione ha dichiarato che: "valuterà attentamente l'impatto sul clima, sull'ambiente e sul funzionamento del mercato unico di questi due aspetti e, se necessario, eserciterà il suo diritto di presentare una proposta legislativa mirata prima dell'entrata in vigore delle due disposizioni".

Dello stesso parere anche alcuni Paesi dell'Unione: dal blocco dell'est, come già successo in passato, si lamenta la natura **"protezionistica"** dei provvedimenti, ritenuti in contrasto con i principi del libero mercato. Inoltre, condividono quanto dichiarato dalla Commissione sulla non sostenibilità di una manovra che aumenterà gli spostamenti di mezzi vuoti.

Contro il periodo di **raffreddamento** si schiera anche il Belgio, che lo considera un elemento che contribuirà all'inefficienza del sistema logistico europeo.



## Costi di esercizio per la fatturazione di febbraio

### Leggero aumento rispetto a fine 2019

Ecco i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio per gli autotrasportatori del mese di gennaio, validi per la fatturazione di febbraio 2020.

Si tratta dei costi di esercizio indicativi per le imprese di trasporto merci per conto terzi. I costi sono stati aggiornati in base al **prezzo medio del gasolio** alla pompa di gennaio 2020, pari a 1.485,18 euro per 1.000 litri, in leggero aumento rispetto alla fine del 2019, per il quale il valore era di 1.482,48 euro.

Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 t, il Ministero tiene conto degli **sconti** accordati ai trasportatori sulle **accise** che, ricordiamo, non saranno più disponibili per i veicoli con motorizzazione Euro 3 a partire dal 1° ottobre 2020, ed Euro 4 a partire dal 1° gennaio 2021. Dunque, per i veicoli fino a 7,5 tonnellate, a gennaio il valore del costo al litro del gasolio è di 1,217 euro; per i veicoli oltre le 7,5 tonnellate, il valore scende a 1,003 euro.



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 =  $1.485,18 / 1.000 = 1,48518$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio =  $1,48518 / 1,22 = 1,2173606 = 1,217$

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 =  $(1,48518/1,22) - 0,21418609 = 1,0031745 = 1,003$

## Crescita del trasporto merci italiano nel 2019

### Mentre l'Europa rallenta, l'export nostrano cresce

Secondo i dati pubblicati dal Barometro dei trasporti TIMOCOM, un indicatore del mercato utile per rappresentare la situazione del mercato dei trasporti su strada europeo, nel corso del 2019 l'export italiano ha registrato una buona crescita.

Rispetto al 2018, infatti, è stato registrato un **aumento dei trasporti del 16%**.

Il fenomeno è chiaramente in controtendenza rispetto al resto d'Europa che, complessivamente, registra un calo dell'8,3% nei servizi di trasporto merci transfrontalieri, rispetto al precedente esercizio.

La crescita italiana potrebbe essere

la conseguenza di un **aumento della domanda** di beni di consumo, favorita anche dalle politiche commerciali d'incentivazione alle esportazioni dei prodotti Made in Italy.

"In questi fattori rientrano la **Brexit** e i **dazi** imposti dagli Stati Uniti sulle importazioni dalla Cina" afferma Tilman Fecke, esperto analista economico di TIMOCOM.

Come prevedibile, gli effetti dell'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea hanno avuto conseguenze in tutti i settori e, in particolare, in quello dei trasporti.

Infatti, è stato registrato un **aumento medio del 15%** delle offerte di trasporto verso il Regno Unito nella

seconda metà del 2019. Nonostante si sia trattato di una crescita estemporanea, il fenomeno non ha falsato i dati complessivi dell'anno. A riprova di questo il dato sulle spedizioni di merci dalla **Germania** verso l'estero che ha subito una **diminuzione di 12 punti** percentuali rispetto al 2018. La Germania, da sempre una nazione fortemente rivolta all'export, ha subito maggiormente gli effetti del rallentamento della crescita nell'eurozona.

"Ora staremo a vedere se questo trend negativo continuerà anche quest'anno; il che non è improbabile" afferma Gunnar Gburek, portavoce aziendale di TIMOCOM.

## Sicilia: sospeso lo sciopero dell'autotrasporto In attesa dell'incontro in Regione

**A** seguito del vertice tenutosi in Regione Sicilia mercoledì 12 febbraio 2020, lo sciopero è stato momentaneamente sospeso in attesa del nuovo incontro, a cui parteciperanno **armatori e associazioni** degli autotrasportatori, indetto in prima battuta per mercoledì 19 febbraio 2020 e successivamente rinviato a data da destinarsi.

Questo è quanto apprendiamo da **Giuseppe Richichi**, Presidente del Consorzio Aias Service, l'Associazione Imprese Autotrasportatori Siciliani.

"L'autotrasporto siciliano sta morendo. Se non si agisce immediatamente, nel giro di pochi anni **chiuderà il 50% delle piccole-medie aziende**, creando un numero altissimo di disoccupati" dichiara Giuseppe Richichi.

Lo sciopero, che avrebbe dovuto tenersi dal 13 al 18 febbraio 2020, era stato indetto per protestare contro il caro navi, conseguenza del recepimento della direttiva europea IMO2020 che impone un limite più basso del livello di zolfo nel combustibile utilizzato dagli armatori, e la **disastrosa situazione del sistema infrastrutturale** viario dell'isola, tra interruzioni, deviazioni e opere incompiute o attese da decenni.

Come spesso accade in Italia l'aumento del prezzo dei traghetti, che ha finito

per gravare completamente sulle aziende di autotrasporto, è stata la goccia che ha fatto traboccare il vaso.

I collegamenti delle cosiddette autostrade del mare sono diventati ormai da diversi anni: di recente è stato sospeso il **collegamento di Tirrenia tra Napoli e Catania** senza nessuna comunicazione preventiva, ma questo è solo l'ultima delle tratte chiuse.

Tirrenia naviga in acque difficili da diverso tempo e sembra che nessuno a livello statale abbia mai vigilato sull'operato dell'armatore.

La **convenzione Stato-Tirrenia** per la continuità territoriale con Sicilia, Sardegna e Isole Tremiti è in scadenza a luglio 2020. Si tratta di un accordo che vale 72 milioni di euro l'anno e risulta essere vitale per la compagnia che proprio in questi giorni ha annunciato la chiusura degli uffici di Napoli, dove l'azienda è stata fondata nel 1936.

"Non si capisce quale sia il motivo, ma i collegamenti con la Sicilia sono soggetti a **flussi altalenanti**: per un periodo le navi viaggiano a pieno carico, mentre il successivo si svuotano. Questo fa sì che sempre più compagnie chiudano le tratte che finiscono col lavorare in perdita" dichiara Richichi.

Questi, in breve, gli argomenti che verranno affrontati, in data ancora

da definirsi, presso la Consulta della Regione Sicilia, nella quale si incontreranno le associazioni degli autotrasportatori e gli armatori.

"Saremo in prima linea per trovare delle **soluzioni alternative** alla soppressione della tratta navale Catania-Napoli, nonché per verificare eventuali percorsi per evitare l'aumento dei noli marittimi" afferma Marco Falcone, assessore regionale alle Infrastrutture.

Secondo Sandiano, Presidente di Assotrasporti, che segue con attenzione la difficile situazione dell'autotrasporto siciliano dichiara: "Assotrasporti esprime la massima solidarietà e sostegno per le giuste richieste avanzate dall'**Aias Service** e invita l'amministrazione pubblica a dare rapida e concreta soluzione alla problematica".

Inoltre, con riferimento alle carenze infrastrutturali dell'isola, ribadisce l'importanza della proposta "Salva Vite" portata avanti da Assotrasporti ed Eumove, capofila dell'iniziativa, per richiedere al Governo la **dichiarazione dello stato d'emergenza** per il Paese e l'immediata messa in sicurezza del sistema viario e ferroviario italiano.

Le difficoltà dei collegamenti interni rappresentano non solo un problema per il settore dell'autotrasporto, ma per l'economia intera del Paese.

### Abbandonati in Corsica

Il 6 febbraio 2020 il traghetto Giraglia della compagnia Moby ha impattato contro gli scogli mentre lasciava il porto di Santa Teresa di Gallura in Sardegna, verso Bonifacio, in Corsica.

Con uno squarcio lungo 8 metri per 40 centimetri di ampiezza, la nave ha dovuto subire un intervento tampone che le permettesse di navigare fino al porto per le riparazioni.

Nel frattempo, la tratta, finanziata dalla Regione Sardegna per la continuità territoriale, è stata sospesa, "abbandonando" oltre 100 passeggeri e autotrasportatori in Corsica, che per giorni hanno vissuto e dormito sui loro mezzi per l'assenza di alberghi nella zona portuale.

Nonostante il contratto con la regione preveda la sostituzione obbligatoria del mezzo, Moby, la vincitrice del bando per l'unico collegamento invernale tra le due isole, non è riuscita a trovare un traghetto adeguato per riprendere il servizio.

Come se ciò non bastasse, la compagnia non ha fornito nessuna agevolazione su un eventuale viaggio sostitutivo che comporta costi aggiuntivi e allungamenti dei tempi di viaggio. Tra le alternative ci sono la tratta Olbia-Livorno-Bastia, Porto Torres - Ajaccio che però viene effettuata una volta a settimana (il lunedì) oppure bisogna dirigersi a Genova. Stanchi di aspettare, alcuni autotrasportatori hanno noleggiato una nave per fare rientro in Sardegna.

## Migliorano i dati sul riciclo dell'asfalto Ma la media europea è ancora lontana

L'Italia migliora la propria performance di riciclo delle pavimentazioni stradali passando in 4 anni dal 20% (2014) al 25% (2018) del **recupero di fresato**, ma rimane indietro rispetto ai principali Paesi europei (la media è del 60%).

Burocrazia, complesso e non uniforme regime delle autorizzazioni e pregiudizio frenano lo sviluppo del riciclo. Ogni anno il recupero delle pavimentazioni stradali rimosse potrebbe portare a un **risparmio di materie prime** pari a 1.200 milioni di euro, senza contare la riduzione di emissioni inquinanti equivalenti a quelle generate da 3 raffinerie di medie dimensioni e all'inquinamento prodotto dalla circolazione continua di 330.000 autocarri sul territorio nazionale.

Sono questi i principali dati che emergono dall'analisi condotta dal Siteb, l'Associazione Strade Italiane e Bitumi, sul riciclo delle pavimentazioni stradali nei principali Paesi Europei (fonte Epa). L'Italia, nonostante negli ultimi anni abbia registrato un sostanziale blocco dei lavori di manutenzione delle strade (solo recentemente ripartiti), resta tra i **principali produttori** di conglomerato bituminoso, l'asfalto per le strade.

A differenza di ciò che avviene in Paesi considerati più grandi e virtuosi, come Germania (84% di riciclo di fresato), Francia (70%), Regno Unito (90%), ma anche di Paesi più piccoli come Belgio (95%) e Olanda (71%), le percentuali di riciclo delle pavimentazioni stradali nel nostro Paese si attestano su livelli decisamente bassi: **solo il 25%** del fresato disponibile viene avviato a recupero, con grave spreco di risorse economiche. Il fresato infatti, oltre a possedere elevate caratteristiche tecniche e ad essere totalmente riutilizzabile nelle costruzioni stradali, possiede un elevato valore economico.

SITEB ha calcolato che il riutilizzo del 25% del fresato comporta ogni anno il minor impiego di 300.000 tonnellate di bitume vergine (riduzione del fabbisogno di petrolio) e il recupero di 7.500.000 tonnellate di inerti, equivalenti in termini economici ad un **risparmio di circa**



**300-320 milioni di euro** di sole materie prime! Riciclando il 100% delle pavimentazioni rimosse, il risparmio economico salirebbe fino a 1.200 milioni di euro/anno di sole materie prime, senza considerare tutti i vantaggi ambientali dovuti a minori importazioni di petrolio, al minor ricorso alle cave, ai minori trasporti di materie, ai minori costi di lavorazione e alle minori emissioni in atmosfera.

In questo modo si eviterebbe la produzione di bitume di 3 raffinerie di medie dimensioni, salvaguardando inoltre l'**aspetto paesaggistico** del territorio. Lo hanno capito bene nel resto dell'Europa: in Francia vige il "divieto" di portare in discarica il fresato d'asfalto, considerato "prodotto primario", da riutilizzare nel ciclo produttivo. La Germania, giudica il fresato d'asfalto (13 milioni di tonnellate/anno) come il miglior materiale costituente. In Olanda, Paese notoriamente povero di terra, sono attivi impianti che eliminano l'eventuale presenza di catrame nel materiale raccolto e consentono di recuperare totalmente l'inerte. In Inghilterra, Giappone e Stati Uniti gli studi di settore si concentrano sul numero di volte in cui si può riciclare il fresato.

"Nonostante la normativa nazionale ed europea spinga, verso l'utilizzazione accorta e razionale delle risorse ambientali", dichiara il Direttore del Siteb, Stefano Ravaioli, "la nostra **burocrazia**, il **complesso regime autorizzatorio** e il pregiudizio di tecnici

e progettisti ostacolano ancora lo sviluppo del riciclo del fresato d'asfalto, limitandone l'impiego. Troppo spesso la normativa nazionale si presta a differenti interpretazioni da parte di Enti e Regioni che disorientano gli operatori del settore, creando uno scenario incerto. E' paradossale che proprio nel Paese in cui c'è la maggior disponibilità di fresato "pulito" (senza l'inquinamento da catrame), riciclabile al 100%, si faccia il possibile per ostacolarne anziché incentivarne il recupero. E' una questione di buon senso!".

"Siamo comunque grati al Ministero dell'Ambiente", conclude Ravaioli, "per avere emanato un **Decreto End Of Waste** per il fresato d'asfalto che mette ordine nel recupero del materiale lasciando purtroppo però inalterati i limiti quantitativi delle vecchie autorizzazioni in procedura semplificata. Per incentivare il recupero e portare l'Italia ai livelli degli altri Paesi europei è necessario tuttavia un ulteriore sforzo per semplificare ulteriormente le procedure, senza lasciare spazio a interpretazioni differenti che mettono in difficoltà le imprese. Codice degli Appalti e Criteri Ambientali Minimi strade possono contribuire seriamente alla Green Economy purché, soprattutto questi ultimi, si basino su concetti semplici e realizzabili. L'Economia Circolare è un dovere per la Pubblica Amministrazione e una priorità per tutti".



# 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

## Rally Dakar 2020

### Dall'America all'Arabia per la sfida più dura di sempre

Dopo undici anni di competizioni svolte in Sud America, la 42° edizione del Rally Dakar si è tenuta in **Arabia Saudita**.

Iniziata a Gedda il 5 gennaio, le 12 tappe sviluppate su un percorso di 7.500 km hanno portato i concorrenti a Qiddiya il 17 gennaio 2020.

Protagonista della competizione il deserto che, con le sue **varietà di terreni sabbiosi**, ha messo a dura prova gli equipaggi concorrenti. Purtroppo, nell'edizione motociclistica si sono verificati due gravi incidenti che hanno causato la morte di due motociclisti: Paulo Gonçalves ed Edwin Straver.

Nella competizione riservata ai camion, che quest'anno ha visto la partecipazione di **diversi costruttori** (Kamaz, Praga, MAZ, Iveco, Renault, Tatra e Hino) protagonisti assoluti sono stati i russi, che hanno vinto ben 11 prove speciali delle 12 in programma, arrivando sui primi due gradini del podio della classifica generale.

Il **team Kamaz Master** ha letteralmente dominato la classifica e, con questa vittoria, raggiunge il traguardo di 16 vittorie del Rally Dakar.

Sale sul gradino più alto del podio l'equipaggio formato da **Andrey Karginov**, Andrey Mokeev e Igor Leonov, seguiti a una distanza di oltre 40 minuti da **Anton Shibalov**, Dmitrii Nikitin e Ivan Tatarinov, a bordo del camion gemello. Terzo posto per l'equipaggio composto da **Siarhei Viazovich**, Pavel Haranin e Anton Zaparoshchanka, su camion Maz - Sportauto con un distacco di circa 2 ore.

Tra i costrutti in gara anche l'**italiana Iveco** che quest'anno ha sofferto l'assenza di Gerard de Rooy, terzo classificato all'edizione 2019, e impossibilitato a partecipare per via di alcuni problemi alla schiena. La sua squadra, il **Team Petronas De Rooy Iveco**, composto da Janus Van Kasteren, Darek Rodewald, Marcel Snijders, è arrivato sesto a 4 ore e 30 di distanza.

Quinto posto a 3 ore e 30 di distacco, invece, per la scuderia ceca **Big Shock Racing** che ha corso a bordo di un Iveco Powerstar.

#### CLASSIFICA GENERALE

- 1° - Andrey Karginov - Kamaz - Master - 46h 33' 36"
- 2° - Anton Shibalov - Kamaz - Master - + 00h 42' 26"
- 3° - Siarhei Viazovich - Maz-Sportauto - + 02h 04' 42"
- 4° - Dmitry Sotnikov - Kamaz - Master - + 02h 55' 28"
- 5° - Martin Macik - Big Shock Racing - + 03h 28' 08"
- 6° - Janus Van Kasteren - Petronas Team De Rooy Iveco - + 04h 26' 57"
- 7° - Ales Loprais - Instaforex Loprais Praga - + 05h 16' 57"
- 8° - Aliaksei Vishneuski - Maz-Sportauto - + 05h 24' 30"
- 9° - Patrice Garrouste - Fesh Fesh / R-Sixteam - + 06h 07' 53"
- 10° - Teruhito Sugawara - Hino Team Sugawara - + 06h 18' 39"
- 11° - Martin Soltys - Tatra Buggyra Racing - + 06h 44' 39"
- 12° - Aleksandr Vasilevski - Maz-Sportauto - + 06h 52' 48"
- 13° - Richard De Groot - Firemen Dakar Team - + 10h 05' 17"
- 14° - Jan Van De Laar - Fried Van De Laar Racing - + 12h 35' 52"
- 15° - Albert Llovera - Petronas Team De Rooy Iveco - + 12h 41' 06"
- 16° - Michiel Becx - Petronas Team De Rooy Iveco - + 14h 39' 57"



# Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry

## Successo della quarta edizione

Tenutosi il 30 e 31 gennaio 2020 a Milano, l'evento si conferma l'appuntamento annuale di riferimento per il confronto e la collaborazione trilaterale tra mondo della produzione, mondo logistico e mondo politico-amministrativo.

La logistica è ormai un **pilastro strategico dell'economia** e della politica di un Paese, ed è uno dei punti di controllo di tutti i settori cruciali per la società: territorio, lavoro, sostenibilità, competenze, formazione.

L'Italia nel mondo post-globale deve affrontare sfide impegnative in questo campo, per proseguire nel proprio sviluppo ma anche per conservare le posizioni conquistate a caro prezzo. L'ascesa commerciale della Cina, la concorrenza dei porti del Nordafrica, la necessità di **investimenti tecnologici e infrastrutturali** mirati, l'arrivo di elementi "techno-disruptive" dell'assetto logistico-economico, come l'automazione, la blockchain e l'intelligenza artificiale impongono la collaborazione ed il coordinamento di tutti gli attori, pubblici e privati. E i partecipanti alla manifestazione di Milano hanno raccolto l'appello.

Il settore della logistica delle merci contribuisce per circa il 14% per il PIL dell'Unione Europea, un valore di circa 1.000 miliardi di euro.

I costi logistici pesano in media sul prezzo finale di un prodotto dal 10 al 15%. Ogni punto percentuale di efficienza recuperata significherebbe un risparmio di 10 miliardi di euro.

Questa è la prima componente della **ricerca di una maggiore sostenibilità** nel trasporto merci.

La seconda è quella oggi più evidente: la riduzione delle emissioni di gas climalteranti. Secondo i dati ufficiali dell'EEA (la European Environment Agency) nel 2018 il 26,3% delle emissioni dell'Unione Europea si riferivano ai trasporti.

Se si considera sola la parte relativa al trasporto merci, la quota risulta di poco più del 12%. La UE si è data entro il 2050 l'obiettivo di **azzerare le emissioni** nette, con una riduzione del 50% entro il 2030. Come arrivarci è un dibattito aperto.

ALICE - Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe, un'iniziativa che riunisce alcune decine di aziende della produzione, della distribuzione e della logistica, ha sviluppato diverse roadmap nel tentativo di conciliare l'obiettivo con l'efficienza e quindi i costi: **trasferimento modale**, trasporti a zero o a meno emissioni, riduzione della congestione, circolarità dei contenitori e degli imballaggi. Ma la sostenibilità ha anche altre dimensioni.

Una di quelle meno considerate è il consumo di suolo dovuto ai magazzini, il cui numero sta crescendo in tutta Europa alla ricerca, appunto, di una maggiore efficienza.

Più magazzini posizionati in modo da servire meglio le destinazioni potenziali riducono in teoria il numero di tratte di trasporto. L'altra faccia

della medaglia è che superfici vaste vengono impermeabilizzate.

D'altra parte, l'esplosione di nuove modalità di acquisto, come il commercio elettronico, porta a moltiplicare le consegne e le tratte di trasporto.

Inoltre, alla **ricerca di maggiore competitività**, i merchant di e-commerce tendono a garantire modalità sempre più favorevoli per la restituzione dei prodotti.

Questo sta portando all'esplosione della logistica di ritorno, o inversa, sino a qualche anno fa un fenomeno legato per lo più alla gestione delle merci nella grande distribuzione alimentare.

Nell'e-commerce dell'abbigliamento, ormai tra il 50 ed il 60% delle tratte è legato al ritiro di capi, scarpe ed accessori, con conseguente incremento di percorrenze e veicoli in circolazione.

Ironicamente, la logistica inversa è però fondamentale per l'**economia circolare**. Senza considerare il settore degli alimentari, il ritiro tempestivo, per esempio, degli scarti elettronici dai punti di raccolta è cruciale per ridurre il tempo di attraversamento della catena del riciclo da parte delle materie prime recuperate dagli scarti, mettendole in grado di competere economicamente sul mercato con quelle "vergini".

Da queste osservazioni, è evidente che logistica sostenibile, a basso impatto e ad alta efficienza, va ben oltre il concetto di furgoni elettrici.

### 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](mailto:servizi@imprenditorieprofessionisti.it)



## Il Green Logistics Expo si sposta a maggio

### Rimandata la fiera a causa dell'emergenza sanitaria

In seguito all'emergenza causata dall'epidemia del Coronavirus, la seconda edizione di Green Logistics Expo, il Salone Internazionale della Logistica Sostenibile, fino ad ora programmato dal 18 al 20 marzo 2020 si svolgerà sempre alla Fiera di Padova **dal 13 al 15 maggio 2020**.

Fiera di Padova comprende e fa proprie le difficoltà delle Aziende che fino ad oggi hanno investito energie e risorse sull'evento e che oggi si trovano nell'incertezza causata dall'imprevedibile situazione attuale. È proprio la tutela di tali investimenti, e la volontà intrinseca al progetto di Green Logistics Expo di essere evento al servizio del mercato e della crescita di una **cultura della sostenibilità** del sistema, che ha portato alla decisione di posticipare l'evento.

Appuntamento quindi dal 13 al 15 maggio per la fiera B2B alla quale partecipano i

leader dell'**intermodalità ferroviaria** e marittima, del trasporto merci, della logistica per l'industria e della portualità, dell'e-commerce e della governance urbana.

La seconda edizione di Green Logistics Expo conferma la formula vincente del 2018, affrontando il settore in termini sistemici e interconnessi, organizzandolo in quattro macro-aree: Intermodalità, Logistica Industriale e Real Estate, E-commerce e City&Logistics.

L'evento si annuncia come un'importante **occasione di dialogo e confronto**, per chi rappresenta le imprese e i lavoratori del settore, con i policy makers italiani e comunitari oltre che con il mondo della ricerca.

Green Logistics Expo ha in corso varie iniziative per valorizzare a livello internazionale i punti forza del sistema portuale e interportuale italiano capace

di movimentare oltre 240 miliardi di euro in import/export marittimo l'anno, che conta su una rete di interporti di eccellenza, 5 dei quali stabilmente tra i primi 10 a livello europeo, in grado quindi di offrire un sistema capillare di strutture e servizi al settore logistico.

Green Logistics Expo dedica anche una particolare **attenzione all'e-commerce** con l'incontro con esperti del settore, testimonial e case history significative avrà un focus specifico sulle soluzioni logistiche che, per chi vende on line, hanno un'importanza fondamentale per l'efficacia del proprio modello di business. Il successo di un'attività di e-commerce dipende infatti in maniera fondamentale dalla logistica, e qualunque azienda, piccola o grande, deve conoscere le opportunità ma anche i rischi che la gestione di questa funzione nasconde.



**Imprenditorie 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@impreditorieprofessionisti.it](mailto:servizi@impreditorieprofessionisti.it)

## L'effetto Coronavirus nell'autotrasporto

### A rischio le aziende localizzate nei comuni-focolaio

Dopo l'individuazione del focolaio di diffusione del cosiddetto Coronavirus nel comune di Codogno, in provincia di Lodi, l'emergenza potrebbe coinvolgere anche il settore del trasporto merci. I comuni considerati al centro del focolaio del virus sono stati interessati da un'**ordinanza del Ministero della Salute** volta a contenere la diffusione della malattia. In questi comuni, Codogno, Bertonico, Casalpusterlengo, Castelgerundo, Castiglione d'Adda, Fombio, Maleo, San Fiorano, Somaglia e Terranova dei Passerini, è stata imposta la "sospensione delle attività lavorative a esclusione di quelle che erogano servizi essenziali".

Di conseguenza, nell'area interessata dalla quarantena potrebbe essere predisposto anche il **blocco delle piattaforme logistiche**. Nel caso in cui, invece, attività di logistica e trasporto siano ricomprese tra i servizi essenziali, gli operatori coinvolti saranno sottoposti a controlli giornalieri e al rispetto di norme per ridurre al massimo il rischio di diffusione e contagio.

In generale, nel nord Italia le imprese hanno previsto la sospensione dei viaggi di lavoro, quando possibile, di incontri e riunioni, corsi di aggiornamento e formazione. In alcuni casi i dipendenti possono continuare a lavorare da casa con modalità di smart working.

Come da disposizione, "allo scopo di evitare il diffondersi di epidemie, nei

comuni o nelle aree nei quali risulta positiva almeno una persona per la quale non si conosce la fonte di trasmissione o comunque nei quali vi è un caso non riconducibile ad una persona proveniente da un'area già interessata dal contagio di virus le autorità competenti sono tenute ad adottare ogni **misura di contenimento adeguata** e proporzionale all'evolversi della situazione epidemiologica".

Per il momento i disagi maggiori si registrano nei comuni lombardi dove è stato imposto il divieto di allontanamento e accesso all'area.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti, il decreto prevede la limitazione o la **sospensione dei servizi** di trasporto merci e persone terrestri, aereo, marittimo e ferroviario, con possibilità per le autorità pubbliche locali di adottare ulteriori misure.

In generale, per le regioni del nord Italia più a rischio, per questa settimana, dal 24 febbraio al 1° di marzo, sono stati sospesi eventi sportivi, culturali e religiosi, i corsi universitari e le lezioni di tutte le scuole di ordine e grado, come anche le attività degli uffici pubblici, musei e impianti sportivi.

Attualmente, si registra un solo caso a rischio nell'autotrasporto da parte di un camionista residente a Carife, in provincia di Avellino, rientrato da un viaggio di lavoro con origine a Lodi e già sottoposto a **quarantena preventiva** insieme alla sua famiglia.

## MWC BARCELONA 2020 ANNULLATO

Il 12 febbraio 2020 la GSMA, l'associazione che dal 2006 organizza il Mobile World Congress di Barcellona, la fiera della telefonia hi-tech, ha annunciato che l'edizione 2020 non si farà.

A causa dell'epidemia del Coronavirus che sta interessando il mondo intero, diverse aziende hanno disdetto la propria partecipazione all'evento obbligando gli organizzatori a prendere la sofferta decisione di cancellare l'MWC per l'anno in corso.

Nonostante le rassicurazioni da parte della GSMA e l'imposizione di severe misure per la tutela della salute degli espositori e dei visitatori dell'evento, come il divieto d'ingresso per le persone provenienti dai focolai dell'epidemia e a tutti coloro rientrati dalla Cina da meno di 14 giorni, per la prima volta in 33 anni il Mobile World Congress non si farà.

# SCOTTO

## TENDE & TELONI



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

## Richiesti aiuti per le aziende di trasporto

### Crisi del settore turistico per l'emergenza Coronavirus

Secondo Sandiano, Presidente nazionale di Assotrasporti e Vicepresidente vicario di Eumove, ha **sottoscritto il documento** indirizzato al Presidente del Consiglio dei Ministri, Giuseppe Conte, al Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Paola De Micheli, al Ministro dei Beni Culturali e del Turismo, Dario Franceschini, e suo sottosegretario, On. Lorenza Bonaccorsi, con il quale si richiede l'intervento dello Stato per porre misure a sostegno delle imprese di trasporto.

"Dobbiamo attivarci fin da subito per poter lavorare in un'ottica di rilancio e di ripartenza" dichiara Secondo Sandiano. "L'emergenza finirà e allora dovremo avere già predisposto le soluzioni necessarie per **recuperare le quote di fatturato** che nel frattempo avremo perso. Le imprese non possono rimanere sole davanti all'emergenza. Le istituzioni devono fornire un sostegno concreto e immediato".

Il documento sottolinea come la situazione di contagio abbia innescato una rapida sequenza di **cancellazioni di massa** di servizi da parte delle agenzie turistiche mondiali, nonché di gite scolastiche e viaggi di gruppo in genere.

"Purtroppo, questa preoccupante e grave situazione, oltre a mettere a rischio l'intera popolazione, coinvolge migliaia di aziende che vivono di turismo, notoriamente uno dei primi settori a subire le conseguenze di

questa emergenza. Tutte le aziende versano in serie difficoltà, la loro solvibilità è messa a rischio e il calo occupazionale è imminente."

"La crisi del settore turistico è ormai conclamata e le aziende non fanno che ricevere disdette" dichiara Alfonso Riva, presidente di Fai Trasporto Persone, la sigla che aderisce alla confederazione nazionale Sistema Impresa.

"I flussi, anche nel settore congressuale, hanno subito una battuta d'arresto. L'Italia è considerata un Paese a rischio. Di conseguenza, le aziende non stanno lavorando o hanno subito **un calo molto forte**. A breve ci troveremo a dover sostenere i costi dei leasing, delle tasse e di tutti gli oneri collegati all'esercizio dell'attività. Ma la verità è che non abbiamo lavorato abbastanza per rispondere agli impegni. E questo non per colpa nostra. Il governo deve indicare la via per uscire da una situazione che è ormai fuori controllo e che avrà pesanti ricadute occupazionali".

"Il disagio è acuto ed esteso nel mondo imprenditoriale. Ma certamente il settore dei trasporti e del turismo è stato colpito più duramente" aggiunge Berlino Tazza, presidente di Sistema Impresa.

"In un momento così difficile, è importante che tutte le realtà associative rimangano unite e sviluppino un'azione comune per mettere in campo **un'azione di contrasto strutturale ed efficace**.

Manifestare criticità e soluzioni attraverso un'unica voce, superando i particolarismi e negoziando in modo diretto con il governo nazionale, rappresenta un primo passo decisivo per tutelare gli interessi della categoria".

Con queste parole che accompagnano il documento sottoscritto dalle principali **associazioni nazionali di categoria** dei trasporti privati, Associazione Uniti per l'Italia, Federnoleggio/Confesercenti, Anitrav, Cna, Comitato Sindacale Fiumicino, Fai Confcommercio, Fai Trasporto Persone, Fia Confindustria, Fion, Llp, Acncc, Anc, Assobus, Astra, Bus Insieme, Confartigianato Trasporti, Emet e Assotrasporti, si richiede al Governo di aprire un dialogo per valutare **l'applicazione dei seguenti provvedimenti**: sospensione dei leasing in corso sottoscritti dalle imprese del settore, individuazione di sgravi fiscali per le medesime imprese del settore Ncc, emanazione di ammortizzatori sociali per le imprese e il personale fino a quando la situazione non torni alla normalità, sospensione delle tasse di accesso nelle Z.t.l. in tutte le città italiane per le categorie di Ncc, bus e vetture per l'anno 2020 e sospensione di tutte le cartelle esattoriali per le medesime imprese. Anche **Eumove**, l'associazione paneuropea per la mobilità, il trasporto e l'energia condivide e aderisce alla richiesta.

### Sospesi i versamenti tributari

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha varato un decreto per intervenire sui versamenti delle imposte comprese tra il 21 febbraio e il 31 marzo e andare in contro alle problematiche che aziende e famiglie del focolaio stanno affrontando.

Per i contribuenti residenti nei comuni **della zona rossa**, e per le imprese qui localizzate, sono momentaneamente sospesi i versamenti di tasse, ritenute, adempimenti tributari e cartelle di pagamento emesse dagli agenti della riscossione e quelli conseguenti ad

accertamenti esecutivi. Gli undici comuni interessati dal provvedimento sono: Bertinico, Casalpusterlengo, Castelfranco, Castiglione D'Adda, Codogno, Fombio, Maleo, San Fiorano, Somaglia e Terranova dei Passerini della provincia di Lodi, e Vo' in provincia di Padova.

Tuttavia, non mancano avanzamenti di richieste analoghe, o comunque di interventi a sostegno delle attività commerciali, per le imprese che stanno subendo un calo lavorativo conseguente alle ordinanze poste in essere per fronteggiare l'emergenza sanitaria.

## Bollo auto per i veicoli aziendali

### Aumento della burocrazia e dei costi

Con la Finanziaria 2020 è stata introdotta una novità riguardante il pagamento del bollo auto per i **veicoli noleggiati a lungo termine**, ovvero di durata pari o superiore a 12 mesi: l'onere di versare la tassa di possesso del mezzo, finora compreso nel contratto, passa dalla società di noleggio al noleggiante, in base alla regione di residenza.

Questa modifica, contestata fin dall'inizio, rappresenta un vero e proprio problema per via della difficoltà organizzative ed economiche che devono affrontare le società tenute a pagare il bollo e perché il sistema informatico non è ancora pronto all'incasso multiplo e permette esclusivamente l'**operazione manuale**, uno ad uno.

Il problema nasce dall'impossibilità di questi sistemi, attualmente gestiti in autonomia dalle Regioni che stipulano

convenzioni come con l'Acì per consentire all'ente di riscuotere la tassa, di incassare il bollo di una regione diversa da quella del noleggiatore, in quanto il software non è abilitato a tale procedura.

Secondo le associazioni di categoria, la nuova norma non farà altro che **aumentare le pratiche burocratiche** e i costi di gestione delle auto aziendale che, si stima, siano oltre un milione suddivise tra privati, aziende e pubblica amministrazione.

Inoltre, si prevedono entrate minori per l'IVA, in quanto prima di questa modifica il bollo auto era già compreso nel canone di locazione, e l'aumento del prezzo del noleggio conseguente ai maggiori oneri burocratici in capo alle società proprietarie dei mezzi.

Imprese e noleggiatori non hanno tardato a far sentire la propria voce,



Crediti foto: [Automobile Italia](http://Automobile Italia)

chiedendo per lo meno che venisse **posticipata l'entrata in vigore** di tale modifica prevista fin dal 1° gennaio 2020. Fortunatamente la richiesta ha trovato accoglimento e le commissioni riunite Affari costituzionali e Bilancio, durante l'esame del Decreto Milleproroghe, hanno approvato gli emendamenti necessari per spostare la data limite per il versamento della tassa automobilistica al **31 luglio 2020**.

## NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE

**CUNEO RENT**

via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

[www.cuneorent.net](http://www.cuneorent.net) - [noleggio@cuneorent.it](mailto:noleggio@cuneorent.it)

Partner di

**LeasePlan**

*It's easier to leaseplan*

Tariffe di noleggio a breve

e lungo termine a condizioni

agevolate per i soci

Assotrasporti



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

## Smart Road: più sostenibilità e sicurezza

### Rivoluzione con connettività, Big Data e intelligenza artificiale

La connettività delle infrastrutture con veicoli e viaggiatori attraverso l'Internet of Things, l'uso dei dati come un vero generatore di valore nel futuro della mobilità e l'applicazione dell'Intelligenza Artificiale per facilitare l'automazione, contribuiranno a convertire le strade convenzionali in **ecosistemi intelligenti**, abilitando una gestione del traffico in tempo reale e automatizzata, più sicura, efficiente e sostenibile.

Questa nuova tipologia di mobilità contribuirà a migliorare l'esperienza del viaggiatore, a ridurre le emissioni di CO2 e, nel futuro, a eliminare completamente gli incidenti stradali.

Questo si evince dal [Report sui Trends dei Trasporti \(Rapporto ITT\) Smart Roads](#) presentato da Indra. Si tratta di applicazioni della tecnologia molto importanti in un Paese come l'Italia dove, secondo gli ultimi dati ACI, circolano oltre 39 milioni di automobili e quasi 7 milioni di moto per un totale di circa 60 milioni di abitanti. Su base nazionale si contano circa 645 auto ogni 1.000 abitanti, un numero tra i più elevati di Europa.

Il report evidenzia come Internet of Things (IoT), Big Data e Artificial Intelligence (intelligenza artificiale), insieme a tecnologie come 5G e Edge Computing, Blockchain, BIM (Building Information Modeling), droni e Distributed Acoustic Sensing (DAS) rivoluzioneranno il **settore del traffico stradale** guidandolo verso nuovi modelli di sfruttamento delle infrastrutture. In questo contesto, le società tecnologiche acquisiscono sempre maggiore importanza diventando partner delle società di trasporto.

Questo nuovo mercato ha un potenziale impatto economico stimato di oltre 30 miliardi di dollari nel 2022, con una particolare importanza dei sistemi avanzati di controllo del traffico e pricing, che daranno risposta alla futura guida elettrica, connessa, collaborativa e autonoma.

Gli esperti di Indra prevedono quindi un futuro in cui sarà possibile accedere con la **realtà virtuale** a un centro di controllo



del traffico, fisico o in cloud, automatizzato e in grado di prevedere e mitigare un ingorgo, guidare un veicolo autonomo hackerato o rispondere in tempo reale prima di un incidente. Questo incidente può essere rilevato in tempo reale grazie a **dispositivi intelligenti** e fibra ottica installati sulla strada, con tecnologie come DAS (rilevamento acustico distribuito), DTS (rilevamento termico distribuito) e intelligenza e visione artificiale, e può essere: gestito automaticamente, prendere decisioni come mobilitare droni vicini per una valutazione iniziale, guidare il traffico in previsione di un ingorgo o altre decisioni di segnalazione, avvisi degli utenti, addebito, ecc.

Questo nuovo scenario, che abilita il controllo del traffico intelligente, ottimizzato e automatizzato, sarà possibile grazie alle nuove piattaforme IoT in grado di integrare tutti i sistemi di trasporto intelligenti (ITS); Edge Computing, con comunicazioni a bassa latenza tra dispositivi con un crescente livello di intelligenza localizzata; nonché ai **sistemi cooperativi di trasporto** intelligente C-ITS, che consentono ai veicoli di comunicare tra loro e con l'infrastruttura.

I big data e gli algoritmi intelligenti incorporati su queste nuove piattaforme saranno in grado di integrare e analizzare i dati forniti da tutti questi

sistemi e altre diverse fonti per prevedere il traffico futuro o la probabilità di incidenti fino a due ore in anticipo, contribuendo a **mitigare il traffico** e altri effetti negativi, come il consumo di carburante e le emissioni di CO2, che possono essere ridotti del 6%.

I big data e l'intelligenza artificiale contribuiranno anche a migliorare la gestione delle risorse fino al 50% e la manutenzione preventiva delle infrastrutture stradali, riducendo il rischio di incidenti.

In questo contesto, la sicurezza informatica diventerà più importante che mai per garantire l'integrità delle informazioni inviate e ricevute da un veicolo.

La strada verso una guida autonoma richiede una pianificazione strategica coordinata con le altre modalità di trasporto attraverso i **piani di mobilità urbana sostenibile (SUMP)**, che evitano l'aumento dei livelli di traffico e rispondono, ad esempio, alla necessità di spazi speciali per la raccolta e la consegna dei passeggeri.

Il futuro della comunicazione potrebbe essere una soluzione ibrida: a corto raggio (ETSI ITS-G5) per situazioni specifiche, ad esempio all'interno di tunnel o in prossimità di incidenti, e comunicazioni 4G, LTE e la futura rete 5G per inviare/ricevere informazioni sull'intera infrastruttura con largo anticipo.

# 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 LUCA PAGLIARINI, TITOLARE DELLA TT-LOG "GIOCHIAMO A UN GIOCO DEL QUALE NON SI CONOSCONO LE REGOLE"

**M**i chiamo Luca Pagliarini e sono il titolare della TT-Log, azienda di trasporto di prodotti alimentari secchi, freschi e surgelati, per il canale Horeca. La nostra piattaforma principale è a Milano, la seconda a San Mauro Torinese. Abbiamo circa 60 dipendenti e diversi mezzi, dai piccoli 7 quintali ai bilici, tutti dotati di paratia, sponda e controllo satellitare che ci permette di monitorare ogni spostamento del mezzo, tempi di scarico e di consegna. **La pianificazione è uno dei nostri punti di forza**, insieme all'aver degli ottimi collaboratori. Lavoriamo per lo più con le catene che, standardizzando la rete commerciale, hanno semplificato parte del lavoro, rendendolo allo stesso tempo ripetitivo. Il problema principale di questo settore riguarda le consegne refrigerate e la **regolamentazione HACCP**, il sistema volto a garantire la salubrità degli alimenti. Da parte nostra la catena del freddo è rispettata fino al momento dello scarico quando, in molte occasioni, le attività non dispongono di adeguate

aree per la ricezione delle merci. In questi casi è inevitabile che i prodotti possano subire **cambi di temperatura**, soprattutto in estate quando, per la mancanza di un parcheggio di carico/scarico adiacente, si deve attraversare una piazza sotto il sole rovente. Eppure, nonostante non sia in nostro poter intervenire strutturalmente, siamo comunque responsabili del deperimento della merce. A mio avviso questo problema nasce da una **falla normativa**: se un imprenditore vuole aprire un'attività che utilizza prodotti surgelati, deve anche prevedere un luogo di carico/scarico adeguato. In caso contrario, l'autorizzazione dovrebbe essergli negata. Vi porto l'esempio di Malta, dove la licenza è legata al luogo: in un locale che ospita un ristorante si continuerà a svolgere l'attività ristorativa fino a quando non verranno apportate tutte le modifiche necessarie per ottenere una nuova licenza, compreso l'adattamento del luogo di carico/scarico merci con la nuova destinazione d'uso. Giusto o sbagliato che sia, penso che come Paese dovremmo sfruttare **i nostri punti di forza** e imparare dagli altri per risolvere le nostre mancanze, valutando le diverse soluzioni possibili.

Lo stesso problema si ritrova con le attività di ristorazione presenti nei centri commerciali o negli outlet. In questi casi la grande distribuzione è dotata di ribalte per il ricevimento delle merci, ma i negozietti attorno ricevono la **merce porta a porta**. Non sarebbe stato meglio prevedere fin dall'inizio un'area di carico/scarico adeguata allo scopo?

Un'altra criticità riguarda i **controlli da parte delle autorità** sulla temperatura del camion che dovrebbero essere fatti appena giunti sul luogo di consegna: è normale che i gradi aumentino dopo l'apertura del portellone. Se il mio autista viene fermato a pochi minuti da uno scarico, la macchina non avrà ancora fatto in tempo a raggiungere il livello di freddo ottimale. Ci vorrebbe maggiore chiarezza, una regolamentazione certa e univoca: fino a quando l'HACCP sarà **gestito in autocontrollo**, e ciascuna azienda si affiderà al proprio consulente per l'interpretazione e applicazione del sistema, continueranno a crearsi contenziosi inutili.

Lo stesso discorso vale per la **legge 81 sulla sicurezza sul lavoro**: in caso di incidente l'imprenditore presenta al giudice ciò che ha fatto per prevenire i rischi. In questo modo è impossibile essere in regola: in qualità di titolare dell'attività devo **prevedere l'impossibile** prima che accada. Al contrario, ritengo che dovrebbe esserci un lavoro a monte, e una regolamentazione certa e precisa che responsabilizzi anche la potenziale "vittima": molti edifici in cui oggi si svolgono attività lavorative non sono nati per tale scopo e, in molti casi, non è possibile intervenire strutturalmente per garantire la sicurezza dei lavoratori. Un esempio sono le stazioni dei treni: nate per accogliere i passeggeri, oggi sono divenute dei veri e propri centri commerciali.

A mio avviso c'è davvero **bisogno di maggiore chiarezza** per smettere di giocare a un gioco del quale non si conoscono neppure le regole.

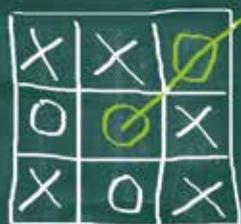
Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente?  
Avete proposte al riguardo?  
Vorreste raccontare la vostra esperienza?  
Contattate Assotrasporti:  
Tel 348 8827231  
Email [info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu)

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



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

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO  
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



Tieniti informato con **TN Trasportonotizie**:  
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.trasportonotizie.com](http://www.trasportonotizie.com)

**Segui Assotrasporti** per scoprirne di più:

[www.assotrasporti.eu](http://www.assotrasporti.eu)



[info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu)

+39 348 8827231

## Proposta “Salva Vite” di Assotrasporti ed Eumove

### Richiesto al Governo di emanare lo stato di emergenza

Il 17 gennaio 2020 Assotrasporti ed Eumove, in qualità di associazioni capofila dell'iniziativa, hanno scritto una **lettera al Governo** richiedendo di dichiarare lo stato di emergenza per far fronte al problema della precarietà del sistema viario italiano. La lettera è stata inviata al Presidente del Consiglio dei Ministri Giuseppe Conte, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli e relativi sottosegretari, Giovanni Cancellieri, Salvatore Margiotta e Roberto Traversi, al Ministro dell'Interno Luciana Lamorgese, al Ministro degli Affari Esteri Luigi di Maio, al Ministro dell'Economia e delle Finanze Roberto Guarini, al Ministro dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare Sergio Costa e per conoscenza a tutti i deputati, senatori, eurodeputati e ai Presidenti delle regioni e delle province.

“In seguito all'ennesima emergenza avvenuta sulle autostrade liguri (il crollo di parte del soffitto della galleria Bertè sulla A26 in direzione Genova del 30 dicembre 2019) ed altri episodi e segnalazioni sull'intero territorio nazionale, è evidente come ogni giorno si rischi la vita degli utenti di strade, autostrade e ferrovie.

È quindi evidente la necessità di un **maggior impegno** da parte della pubblica amministrazione: i tempi per i controlli sulle infrastrutture sono troppo lunghi e, a quanto sembra, non efficaci ed efficienti. Il Governo deve dichiarare lo stato di emergenza, rendere l'Ansfisa immediatamente operativa, e coinvolgere tutte le strutture possibili: Anas, Comuni, Province, Regioni, concessionari autostradali, etc., impiegando anche i reparti specifici dell'Esercito, come l'Arma del Genio. Per rendere l'operazione fattibile in tempi brevi, con costi contenuti, e affrontare nell'immediato l'emergenza, il personale necessario dovrà essere precettato/distaccato per uno o più giorni alla settimana.

Inoltre, si dovrebbe fare appello al senso di responsabilità civica delle persone coinvolte, chiedendo di mettere alcune ore del proprio tempo libero **al servizio della comunità**, così come fanno i



volontari in caso di necessità. Dopo il crollo del Ponte Morandi il volontariato si è mosso, ma ormai le persone erano morte. La nostra richiesta è di mettere lo stesso impegno per prevenire il verificarsi di queste situazioni.

In qualità di Presidente di Assotrasporti e di Vicepresidente-Vicario di Eumove, organizzazione europea per la mobilità, rammento e cito la poesia di Ungaretti “Si sta come d'autunno sugli alberi le foglie” per descrivere lo stato d'animo di chi viaggia. Scritta durante i primi anni del '900, durante un'esperienza di guerra vissuta dall'autore in prima persona, la poesia è riuscita a racchiudere in pochissime parole il sentimento dei soldati in trincea che vedono **la propria vita appesa a un filo**.

Così oggi le nostre vite, ovvero quelle degli autotrasportatori e di tutti gli utenti di strade e ferrovie, sono appese a un filo: basta il soffio del vento per farle cadere. Non siamo in guerra e il rischio non è legato all'esplosione di una bomba: oggi la gente rischia la vita per svolgere il proprio lavoro o mentre si viaggia su strade, autostrade e ferrovie. Dopo decenni di interventi e campagne per **ridurre il rischio di morti** legate alla velocità, al consumo di alcool e alla disattenzione degli automobilisti, siamo arrivati al punto in cui gli italiani rischiano la vita per la negligenza di amministratori pubblici e dei politici. Rendere le strade sicure deve diventare una priorità per il Paese.

Di sicuro dei passi importanti sono stati fatti, ma è necessario che siano predisposti interventi più ampi per andare incontro a tutti gli utenti delle strade, autostrade e ferrovie delle zone in cui si verificano continui e costanti

rallentamenti. Emblematico il caso della A14 dove, per via delle chiusure e limitazioni al traffico dovute al sequestro preventivo di diversi viadotti, il traffico pesante è stato dirottato sulle strade statali con conseguente allungamento dei tempi di percorrenza che impediscono agli autotrasportatori di rispettare gli incarichi presi.

Pertanto, facendo seguito alla richiesta dello scorso novembre, Assotrasporti ribadisce la richiesta di **esenzione “totale del pedaggio”** per tutti i liguri e per tutte le autostrade italiane, in concomitanza di cantieri e lavori che ne impediscono l'ordinaria fruizione con tempi di percorrenza normali (come avviene per i ritardi dei Freccia Rossa).

L'attenzione di tutti, a partire dal Governo, deve concentrarsi su questa emergenza prioritaria.

Siamo a disposizione, insieme ad altre associazioni e confederazioni, che stanno condividendo la nostra posizione, per incontrarvi in delegazione ed approfondire i termini delle nostre proposte/richieste. Fiduciosi di ricevere un cortese riscontro, ringraziamo per l'attenzione e porgiamo distinti saluti.”

Dall'avvio della campagna **si sono uniti alla richiesta**: Berlino Tazza, Presidente di Confederazione delle imprese e dei professionisti Sistema Impresa, Alfonso Riva, Presidente di FAI Federazione Autoneggiatori Italiani Trasporto Persone, Tommaso Cerciello, Presidente di Confederazione Nazionale Piccole e Medie Imprese, Giovanni Cicero, Presidente di Valore Impresa, Federterziario Genova e Renzo Erbisti, Presidente di Azione nel Trasporto Italiano e CTLE Confederazione del Trasporto e della Logistica in Europa.

## Partecipa anche tu all'iniziativa "Salva Vite"

### Unisciti al nostro gruppo Facebook

**S**tato emergenza strade e ferrovie per prevenire crolli e morti: è questo il nome del gruppo Facebook dedicato alla proposta "Salva Vite" nato per sostenere la richiesta di emanazione dello stato di emergenza per porre immediatamente fine alla crisi della sicurezza del sistema viario (stradale, autostradale e ferroviario) italiano.

Il gruppo è aperto a tutti coloro che desiderano affrontare il problema in maniera costruttiva, dando suggerimenti e segnalando le criticità della propria zona. Che siate autisti professionisti, automobilisti o utenti dei mezzi pubblici, la mancanza di sicurezza delle infrastrutture è una questione che riguarda tutti i viaggiatori. Pertanto iscrivetevi al gruppo Facebook all'indirizzo: [www.facebook.com/groups/statoemergenzastrade/](http://www.facebook.com/groups/statoemergenzastrade/).

Il gruppo serve anche per chiarire alcuni dubbi della proposta che vengono giustamente sollevati da chi si sta interessando alla questione. Ad esempio, è stato chiesto più volte come sia possibile mettere in atto l'operazione di controllo capillare delle infrastrutture italiane: chiaramente ci vogliono, soldi, risorse e tempo, tutte cose che il nostro Paese non sembra possedere al momento. In effetti, se dovessimo affidare il compito della verifica di tutto il sistema viario e ferroviario italiano

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



a un'agenzia, ente o impresa esterna, l'operazione avrebbe dei costi immensi. Al contrario, se lo Stato designa suoi dipendenti, già presenti e operativi sul territorio, possiamo raggiungere lo scopo in minor tempo, senza la necessità di bandi, concorsi e nuove assunzioni. Quelli che già oggi sono dipendenti pubblici investirebbero parte del loro normale orario di lavoro in questa attività, per il bene dell'intero Paese.

Un'altra osservazione che abbiamo ricevuto è l'assenza nella proposta della questione della revoca delle concessioni autostradali. Non si tratta di una dimenticanza: non abbiamo inserito le concessioni perché riteniamo che la priorità assoluta sia garantire la sicurezza a tutte le persone che utilizzano strade,

autostrade e ferrovie. Se i concessionari sono venuti meno ai propri impegni contrattuali, saranno giudicati nelle sedi competenti. Tuttavia, nell'attesa che la giustizia faccia il suo corso non possiamo rimanere fermi a guardare la gente morire per crolli di ponti, viadotti e gallerie.

Dal 17 gennaio l'iniziativa si è voluta e, negli ultimi giorni, Assotrasporti ha iniziato a contattare le Prefetture italiane, le quali rappresentano il Governo centrale sul territorio, per chiedere di ricevere informazioni sullo stato di manutenzione di strade, ponti, gallerie e ferrovie della provincia di competenza.

Visitate la pagina dedicata sul sito di Assotrasporti per seguire tutti gli aggiornamenti e leggere la rassegna stampa completa dell'iniziativa.

## Ponte di Genova e A6

Il cantiere del nuovo ponte sul Polcevera è un esempio di efficienza per tutto il Paese: con varo del primo impalcato lungo circa 100 metri e del peso di 1.800, il primo dei tre previsti, il cantiere del nuovo ponte di Genova sul Polcevera ha segnato un traguardo importante.

Al 20 febbraio 2020 risultano essere completate tutte e 18 le pile previste e completate diverse sezioni del manto stradale del ponte per un totale di 550 metri dei 1.067 previsti. Allo stato attuale si prevede che l'opera sarà pronta per giugno 2020.

I genovesi hanno saputo trasformare una tragedia in un'opportunità di rinascita per la città, per l'economia e per i cittadini. Ci riferiamo non solo al nuovo ponte

progettato da Renzo Piano, ma anche agli interventi di miglioramento della viabilità di accesso al porto e al potenziamento ferroviario dello scalo marittimo che abbiamo approfondito a pagina 37.

Assotrasporti, riconoscendo il grande impegno e il valore dell'opera in costruzione, plaude l'avanzamento dei lavori e ringrazia tutti per l'impegno dimostrato.

Un'altra riconferma che se si vuole, si può intervenire in modo preciso e in tempi rapidi, è l'inaugurazione del nuovo viadotto "Madonna del Monte" sull'autostrada A6 Torino-Savona, parzialmente crollato per via di una frana causata dal maltempo lo scorso 24 novembre 2019 e riaperto al pubblico da sabato 22 febbraio 2020.

# Assotrasporti invia le proprie richieste al Governo

## Imprese in difficoltà a causa dell'emergenza sanitaria

**A**l momento della chiusura per mandare in stampa il presente numero di TN TrasportoNotizie, riceviamo la comunicazione seguente, inviata da Assotrasporti al Ministro De Micheli, e contenente le "integrazioni" per la partecipazione all'**incontro con le Associazioni dei Trasporti** del 2 marzo 2020, che illustra le proposte avanzate dall'associazione per fronteggiare la difficile situazione in cui versa il settore, causata dall'emergenza sanitaria in corso. "Illustrissimo Ministro, facendo seguito alla comunicazione trasmessa lo scorso 28 febbraio, per il tramite del Presidente Confederale Berlino Tazza di Sistema-Impresa, con la richiesta di partecipazione alla riunione che ha convocato con le associazioni legate alla logistica e al trasporto, per oggi 2 marzo alle 15.00 per discutere delle principali problematiche legate al Coronavirus e delle difficoltà che le imprese stanno riscontrando a fronte delle limitazioni e delle restrizioni imposte dall'applicazione delle prime necessarie misure adottate, anticipiamo i **temi che intendiamo discutere** esaustivamente nel corso della riunione:

1) Auspichiamo che da questo incontro esca una presa di posizione, da parte di codesto Ministero, con la creazione di un **unico punto operativo** di riferimento nazionale per la nostra categoria e di coordinamento di tutti gli enti territoriali nelle singole iniziative. Tale coordinamento operativo nazionale deve avere ben chiaro che l'autotrasporto, essendo attività itinerante, si muove su logiche diverse dagli altri settori economici e soprattutto dalla non presenza della propria sede nelle zone rosse. Inoltre, che il trasporto per taluni settori specifici, si muove o viene bloccato, anche durante il fine settimana e che la logistica è in prima linea durante le epidemie, sia come fornitore di servizi sia come soggetto colpito.

2) Le richieste delle nostre aziende, prevalentemente medie e piccole, sono orientate ad ottenere:

a. **ammortizzatori sociali** e altre forme di sostegno al reddito, previste dalle

normative vigenti e dalle disposizioni che regolano l'accesso al fondo di integrazione salariale e alla cassa integrazione, temporaneamente anche per un solo lavoratore. Le imprese e i lavoratori individuano nel Covid-19 una causa specifica di stato di crisi;

b. la **sospensione temporanea del versamento dei contributi** previdenziali e assistenziali, delle imposte dirette e indirette e di altri tributi e imposte locali;

c. la **sospensione dei mutui** e leasing;

d. la concessione di indennizzi per le imprese che abbiano subito un fermo significativo o totale dei propri veicoli;

e. chiare indicazioni su come devono muoversi gli operatori del trasporto

e della logistica, nello svolgimento della loro attività, e la conferma pubblica che le merci non sono portatrici di virus.

Assotrasporti, che dal 1985 tutela e difende le aziende dell'autotrasporto italiano, collaborando a vari livelli ai principali tavoli di discussione in merito al settore trasporto merci, plaude alla sua iniziativa di confronto con le associazioni di categoria e si candida a poter contribuire, con la propria esperienza, anche ai futuri incontri portando le istanze delle proprie imprese associate.

Ci è gradita l'occasione per porgere i nostri più cordiali saluti.

Il Presidente Secondo Sandiano".



Dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano

Spett.le

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti  
Alla Cortese Attenzione del Ministro De Micheli

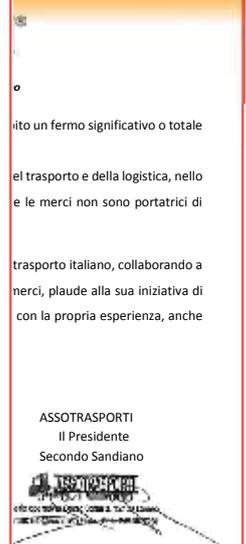
**Oggetto: "integrazione" richiesta partecipazione all'incontro con le Associazioni dei Trasporti del 2 marzo 2020.**

Illustrissimo Ministro,

facendo seguito alla comunicazione trasmessa lo scorso 28 febbraio, per il tramite del Presidente Confederale Berlino Tazza di Sistema-Impresa, con la richiesta di partecipazione alla riunione che ha convocato, con le associazioni legate alla logistica e al trasporto, per oggi 2 marzo alle 15.00 per discutere delle principali problematiche legate al coronavirus e delle difficoltà che le imprese stanno riscontrando a fronte delle limitazioni e delle restrizioni imposte dall'applicazione delle prime necessarie misure adottate, anticipiamo i temi che intendiamo discutere esaustivamente nel corso della riunione:

- 1) Auspichiamo che da questo incontro esca una presa di posizione, da parte di codesto Ministero, con la creazione di un unico punto operativo di riferimento nazionale per la nostra categoria e di coordinamento di tutti gli enti territoriali nelle singole iniziative. Tale coordinamento operativo nazionale deve avere ben chiaro che l'autotrasporto, essendo attività itinerante, si muove su logiche diverse dagli altri settori economici e soprattutto dalla non presenza della propria sede nelle zone rosse. Inoltre che il trasporto per taluni settori specifici, si muove o viene bloccato, anche durante il fine settimana e che la logistica è in prima linea durante le epidemie, sia come fornitore di servizi sia come soggetto colpito.
- 2) Le richieste delle nostre aziende, prevalentemente medie e piccole, sono orientate ad ottenere:
  - a. ammortizzatori sociali e altre forme di sostegno al reddito, previste dalle normative vigenti e dalle disposizioni che regolano l'accesso al fondo di integrazione salariale e alla cassa integrazione, temporaneamente anche per un solo lavoratore. Le imprese e i lavoratori individuano nel Covid-19 una causa specifica di stato di crisi;
  - b. la sospensione temporanea del versamento dei contributi previdenziali e assistenziali, delle imposte dirette e indirette e di altri tributi e imposte locali;
  - c. la sospensione dei mutui e leasing;

ASSOTRASPORTI\*, Associazione di categoria iscritta al Registro per la Trasparenza dell'UE (n. 378197115670-41)  
Sede legale: Via Fiume 34, 18038 Sanremo (IM)  
Web: [www.assotrasporti.eu](http://www.assotrasporti.eu) | Tel: 348 8827231 - 199 302013 | Skype: assotrasporti  
Email: [info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu) | Pec: [assotrasporti@pec.assotrasporti.eu](mailto:assotrasporti@pec.assotrasporti.eu) | C.F.: 90051720085



ASSOTRASPORTI\*, Associazione di categoria iscritta al Registro per la Trasparenza dell'UE (n. 378197115670-41)  
Sede legale: Via Fiume 34, 18038 Sanremo (IM)  
Web: [www.assotrasporti.eu](http://www.assotrasporti.eu) | Tel: 348 8827231 - 199 302013 | Skype: assotrasporti  
Email: [info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu) | Pec: [assotrasporti@pec.assotrasporti.eu](mailto:assotrasporti@pec.assotrasporti.eu) | C.F.: 90051720085

# I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



Avv. DAVIDE CALVI

LEGALE

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

## DOSSI RALLENTATORI E ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI ANCHE LA PREVENZIONE DEVE ESSERE FATTA IN SICUREZZA

Chiunque circoli su strada avrà certamente notato il diffondersi dell'installazione di dossi rallentatori ed attraversamenti pedonali sopraelevati di varie dimensioni, altezze e colori.

Vengono notati quando conduttore e trasportati sobbalzano per l'effetto di buona parte di questa segnaletica stradale.

Dopo una prima imprecazione, il primo pensiero è la speranza di non aver fatto **danni al mezzo**, per qualche metro si pensa ai motivi che portano all'installazione di segnaletica così scomoda e poi si passa oltre. Fino allo scossone successivo.

Può essere opportuno fare un punto della situazione per quanto riguarda la normativa del codice della strada relativa all'installazione di dossi ed attraversamenti pedonali sopraelevati, riflettendo sulle conseguenze che possono derivare dall'installazione di manufatti che non rispettino la normativa del codice della strada.

Il dosso, per come stabilisce l'articolo 179 del D.Lgs. n.495 del 1992, regolamento di esecuzione del codice della strada, deve essere largo 60, 90 o 120 cm se installato su strade residenziali con limiti di velocità di 50, 40 e 30 Km/h, l'altezza deve essere rispettiva-

mente di 3, 5 e 7 cm dal piano stradale. La realizzazione di **attraversamenti rialzati** non trova, invece, una espressa disciplina normativa nel codice della strada e nel relativo regolamento: la normativa attuale, non li impone né li impedisce ma limita solamente l'utilizzo di colori di fondo.

Non possono tuttavia essere qualificati come dossi in quanto vengono installati con geometria di realizzazione diversa. Questi attraversamenti pedonali vengono talvolta definiti dalla prassi amministrativa come "rialzo del piano

viabile con rampe di raccordo in corrispondenza di aree da proteggere dalle elevate velocità" dei motoveicoli. Appare opportuno evidenziare che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con circolare nr. 2867/2001, ha specificato che la responsabilità, in caso di inconvenienti e/o danneggiamenti di veicoli, è ascrivibile all'ente proprietario della strada.

La **pendenza massima** degli attraversamenti pedonali rialzati, secondo logica, non potrà essere più elevata di quelle consentite con per i dossi rallentatori, ovvero per gli unici ostacoli che il codice della strada espressamente consente di installare nella carreggiata stradale. Sono da intendersi, pertanto, come modalità di realizzazione della



strada da adeguare al limite di velocità. Appare logico sostenere, nel silenzio della normativa circa l'altezza massima o minima delle rampe degli attraversamenti pedonali rialzati, che queste devono essere proporzionate all'altezza dell'attraversamento pedonale.

Se ne può pertanto ricavare che l'installazione di attraversamenti pedonali sopraelevati, specie se collocati all'altezza del marciapiede, deve essere di svariati metri, realizzata con **adeguate rampe** e, specie se li si realizza al livello del marciapiede, comporta necessariamente la modifica

di un buon tratto di manto stradale. L'installazione di dossi rallentatori non conformi alle specifiche di legge o di attraversamenti pedonali rialzati, **in caso di sinistri** occorsi in loro prossimità, finisce con l'imporre necessarie valutazioni circa la responsabilità dell'Ente proprietario della strada e dei soggetti incaricati per la realizzazione di questa particolare segnaletica tridimensionale.

In caso di eventi che causino la morte o danni alle persone potrà anche valutarsi la presenza di responsabilità di carattere penale.

Un confronto fra regolarità delle

fasi progettuale, autorizzativa e la concreta realizzazione è infatti indispensabile per poter procedere correttamente con le **richieste di risarcimento danni**.

Per il luogo del sinistro, anche in assenza del coinvolgimento di più veicoli, è pertanto opportuno procedere con formale accesso agli atti amministrativi o con l'effettuazione di vere e proprie indagini difensive a mezzo di un legale di fiducia, per la raccolta dei materiali che possono essere utili alla corretta imputazione per richiedere il pagamento dei danni e l'accertamento delle responsabilità.

## Strisce pedonali 3D

Di seguito vi proponiamo un estratto del GM Gentein Movimento 5-2018 intitolato "Tutte le strade portano al nudge?" nel quale Federica Confalonieri e Federico Raimondi ci parlano dell'applicazione del concetto di nudge agli attraversamenti pedonali.

Circa 3400 persone nel mondo muoiono ogni giorno sulle strade e milioni di persone rimangono ferite o si ritrovano disabili ogni anno per un incidente stradale (WHO, 2015). Le cause degli incidenti stradali sono molteplici ma, semplificando, si possono identificare tre principali categorie: il fattore umano, il veicolo e l'infrastruttura.

Il fattore umano risulta essere la principale causa di incidente stradale: guida distratta, velocità eccessiva, attraversamenti pedonali pericolosi, non-uso dei sistemi di sicurezza (casco, cinture, seggiolini per i bambini), guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti, ecc. Ma è possibile comprendere alcuni meccanismi del comportamento individuale che possono portare ad un incidente? E, di conseguenza, è possibile prevenire tali atteggiamenti rischiosi? Come per altre aree in cui il comportamento risulta essere un elemento di criticità, la risposta è sì.

Nell'ambito della sicurezza stradale, molto è stato fatto e viene fatto congiuntamente da più forze, ma è possibile individuare una strada che è stata ancora poco battuta e che potrebbe apportare soluzioni innovative al problema. Innanzitutto, per quanto riguarda l'analisi del fattore umano, esiste un campo di applicazione della psicologia che si occupa in modo specifico di come esso funzioni durante l'esperienza di fruizione della strada: la psicologia del traffico. Emozioni, attenzione, presa di decisione, percezione del rischio, personalità sono solo alcuni dei temi su cui la psicologia del traffico si concentra per comprendere come le persone si comportino nelle diverse situazioni di esperienza della strada. L'insieme di queste conoscenze viene utilizzato nella prevenzione di incidenti stradali, con percorsi di educazione e formazione rivolti alle



diverse categorie di utenti della strada e potrebbe trovare una sinergia con la metodologia dell'economia comportamentale. Un approccio che quindi potrebbe integrare i percorsi di prevenzione tradizionali alla sicurezza stradale con politiche comportamentali, quali i nudge: delle "spinte gentili" che fanno leva su una architettura della scelta che sia allineata al comportamento umano effettivo.

Un esempio di applicazione di tale approccio, potrebbe essere la soluzione attuata dal Ministero Indiano dei Trasporti che ha implementato una soluzione infrastrutturale per ridurre la velocità nelle vicinanze degli attraversamenti pedonali e potenziarne il rispetto da parte degli automobilisti rendendo tridimensionali le strisce pedonali tramite un'illusione ottica. Una soluzione che dovrebbe essere oggetto di analisi scientifica per dimostrarne l'efficacia nella modifica del comportamento degli utenti della strada, ma, comunque, un esempio di un'ulteriore possibilità percorribile per il potenziamento della sicurezza stradale. A volte, basta veramente poco per ottenere molto.

Ottobre 2018, Federica Confalonieri e Federico Raimondi  
Credito foto: ÅgÛst G. Atlason



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.

## MEDIA SETTIMANALE DELL'ORARIO DI LAVORO E RIPOSI INTERMEDI

La gestione del personale in un'impresa di autotrasporto e, soprattutto quella del **personale viaggiante**, è una questione assai più delicata e complessa di quanto non lo sia in tutte le altre attività del mondo del lavoro.

La categoria professionale degli autisti, infatti, da lungo tempo è oggetto di speciale "attenzione" da parte del legislatore comunitario determinata, non soltanto dall'esigenza di regolamentare in maniera specifica i **limiti temporali di lavoro** (per problematiche legate principalmente alle spesso disagiate modalità di svolgimento del lavoro), ma anche e soprattutto dalla necessità di garantire, da un lato, la sicurezza stradale per tutti coloro che svolgono attività su strada, dall'altro lato, per armonizzare lo svolgimento del servizio e **garantire regole uniformi** - rispetto delle stesse e del principio di concorrenza fra imprese

di trasporto a livello europeo. Il D.Lgs. n. 234/2007 stabilisce, inoltre, una media oraria settimanale: alla quale gli addetti ai trasporti di merce e persone su strada devono attenersi. Questa media, infatti, non può superare le 48 ore. Comunque, in una settimana l'orario di lavoro può essere esteso fino a 60 ore, ma solo se in un periodo di 4 mesi la media delle ore lavorate viene rispettata non superando il suddetto **limite delle 48 ore settimanali**.

Solo in presenza di ragioni tecniche oggettive, connesse con l'organizzazione del lavoro, può essere seguito, in deroga, un diverso regime di orario di lavoro secondo precise disposizioni stabilite dal Ccnl.

L'eventuale determinazione, comunque, di una diversa durata media e massima dell'orario di lavoro, sarà sempre subordinata ai principi generali della protezione, della sicurezza e della salute dei lavoratori ed il periodo

temporale su cui calcolare la settimana lavorativa media non può, in ogni caso, superare i sei mesi.

Altro aspetto importante che viene preso in considerazione dal Decreto è quello relativo ai cosiddetti **riposi intermedi**. Durante una giornata lavorativa il conducente che viene impegnato con un orario di lavoro da 6 a 9 ore, deve osservare un riposo di almeno 30 minuti; se l'orario di lavoro, invece, supera le 9 ore, dovrà osservare un riposo di almeno 45 minuti.

Questi periodi di riposo possono, in alternativa, essere fruiti anche in modo frazionato, ma condizionato da una durata per ciascuna frazione non inferiore a 15 minuti. In sostanza questi riposi intermedi vanno fruiti di fatto quando il conducente, oltre alla guida, esercita anche le cosiddette **"altre mansioni"** che vanno registrate sotto il simbolo martelletti; sommando nell'insieme tutte queste attività, si ricava l'orario giornaliero effettivo svolto dall'operatore, il quale è soggetto in questo caso, come abbiamo già detto, sia all'osservanza della media settimanale che dei riposi intermedi.

**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](mailto:gestione@dgconsulting.it)



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 LA TRASFERTA

La trasferta consiste nel mutamento temporaneo del luogo di lavoro verso una località diversa da quella in cui è normalmente eseguita la attività ordinaria.

La disciplina della trasferta è generalmente contenuta nei contratti collettivi, sia per il profilo normativo, sia per il profilo economico.

L'assegnazione in trasferta costituisce manifestazione del potere organizzativo e direttivo del datore di lavoro e non trova limiti se non nei principi generali a tutela della libertà e dignità del lavoro. Peraltro, è prassi generalmente diffusa quella di prevedere già in sede di conclusione del contratto di lavoro, nella lettera di assunzione, la facoltà per l'azienda di **inviare il lavoratore in trasferta**, sia in Italia che all'estero.

Dal punto di vista strettamente legale, in omaggio alla disciplina fiscale e contributiva del trattamento economico della trasferta, viene considerata tale solo quella nella quale la diversa sede di lavoro è al di fuori del comune della sede ordinaria di lavoro. In via di principio, con riguardo ai fattori ed elementi da valutare e considerare per l'accertamento e la configurazione della trasferta, può valere quanto segue.

Il legame giuridico e materiale con l'abituale sede di lavoro deve permanere in caso di assegnazione a trasferta, per evitare di deviare verso istituti diversi, quali il **distacco** ed il **trasferimento**, analizzati in interventi precedenti al presente, in questa Rivista.

Secondo un orientamento della giurisprudenza il carattere principale della trasferta è quello della temporaneità del mutamento del luogo di lavoro, cosa che impedisce la configurazione di un trasferimento. Sul punto specifico, invero, esiste un'altra interpretazione, secondo cui il successivo trasferimento, anche dopo

un periodo di trasferta molto lungo, non è sufficiente ad inficiare il carattere genuino della trasferta.

L'assegnazione del lavoratore in trasferta deve seguire ad un atto formale di esercizio del potere direttivo del datore di lavoro, espressione altresì del potere gerarchico, e, per evidenti ragioni di trasparenza, deve essere documentata da un ordine scritto. Come già accennato, in questi termini deve considerarsi del tutto **irrelevante il consenso del lavoratore**.

Il lavoratore in trasferta ha diritto al trattamento economico che deriva dal contratto di lavoro, oltre ad una eventuale specifica indennità, stabilita dagli accordi individuali o collettivi, avente duplice natura, sia di parziale rifusione delle spese sostenute, sia di compenso per il disagio che il mutamento della sede di lavoro comporta in via naturale.

L'art. 33 del CCNL Assotrasporti [Trasferta] stabilisce che al lavoratore inviato in trasferta per **motivi di servizio**, l'impresa o la cooperativa corrisponderà un rimborso spese relative al viaggio, al vitto e all'alloggio.

Tali importi massimi sono stabiliti nella trattativa aziendale di secondo livello, con le oo.ss. stipulanti il CCNL nazionale, tenendo presente l'utilizzazione dei normali mezzi di trasporto e di alberghi, pensioni e hotel di categoria non inferiore a "2 stelle".

In particolare:

1. Ai lavoratori cui è applicato l'orario di lavoro del personale viaggiante viene corrisposta anche un'**indennità di diaria** per un importo giornaliero pari a:

a. € 16,00, nel caso che la trasferta avvenga in territorio nazionale.

b. € 30,00, nel caso che la trasferta avvenga in un paese UE.

c. € 40,00, nel caso in cui la trasferta avvenga in un paese estero extra UE.

2. Ai lavoratori cui è applicato l'orario di lavoro del personale non viaggiante viene corrisposta un'indennità di diaria per un importo giornaliero pari a:

a. € 10,00, nel caso che la trasferta avvenga al di fuori del comune della normale sede lavorativa, entro il territorio nazionale.

b. € 20,00, nel caso che la trasferta avvenga in un paese UE.

c. € 30,00, nel caso in cui la trasferta avvenga in un paese estero extra UE.

Il lavoratore ha diritto al **rimborso delle spese sostenute** nell'interesse dell'azienda e documentate con giustificativi specifici.



# Focus: qui Piemonte



## Viabilità invernale tra Piemonte e Liguria Il primo incontro dei dirigenti ACIT

Il 28 gennaio 2020, l'ACIT, **Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto** aderente all'Associazione Nazionale degli autotrasportatori Assotrasporti, rappresentata dal segretario provinciale Fabrizio Civallero, ha partecipato all'incontro indetto dalla Prefettura di Cuneo per ricevere comunicazioni inerenti alla situazione della viabilità locale per la stagione invernale 2020.

La Dott.ssa Maria Antonietta Bambagiotti, Vicaria del Prefetto, insieme al Comandante della Polizia Stradale, Sara Mancinelli, hanno informato i partecipanti della riconfigurazione del piano neve per l'anno in corso, in seguito al **collo parziale del viadotto "Madonna del Monte"** verificatosi domenica 24 novembre 2019 sulla A6 Torino - Savona, nel tratto compreso tra Savona e Altare in direzione Torino. Attualmente, nel tratto

interessato dal crollo, la A6 Torino - Savona è aperta al traffico con doppio senso di marcia sulla carreggiata sud. Il **nuovo piano neve** prevede, in caso di avviso di criticità idrogeologica con allerta meteo arancione/rossa nell'area del Savonese l'immediata chiusura del tratto autostradale tra i caselli di Altare e Savona, fino a cessazione dello stato di allerta.

Di conseguenza, gli autotrasportatori **provenienti da Torino** e diretti in Liguria verranno reindirizzati al casello di Carmagnola in direzione Asti, con possibilità di proseguimento sulla A26 Genova - Gravellona Toce e sulla A7 Milano - Genova.

Per i veicoli provenienti da sud, Savona, sarà consentita la circolazione in **direzione nord**, Torino, se le condizioni della strada lo permetteranno. Chi arriva da Cuneo, invece, sarà reindirizzato al casello di Ceva obbligatoriamente in dire-

zione Torino, evitando che i mezzi pesanti possano riversarsi sulla SS28 del Colle di Nava o su altre strade provinciali dirette in Liguria, qualora non risultino percorribili.

Come sempre, queste limitazioni per la sicurezza vanno a scapito degli autotrasportatori che sono costretti a farsi carico della **maggiorazione dei costi** dovuti all'allungamento dei percorsi, onde evitare di pagare penali per la consegna ritardata alla committenza. Pertanto, tutte le associazioni presenti hanno preso atto della modifica al piano neve, ma hanno sottolineato la **necessità di interventi immediati** per la pulizia delle strade, così da minimizzare i disagi per la categoria.

L'attenzione si è poi spostata sulla Strada Statale 21 del **Colle della Maddalena**.

In caso di precipitazioni persistenti, la circolazione dei mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate verrà bloccata a Borgo San Dalmazzo, all'altezza della nuova rotonda sulla SS21.

I camion verranno reindirizzati su strade alternative, con possibilità di sosta presso il parcheggio del palazzetto dello sport di San Rocco di Cuneo, in attesa della riapertura della strada.

In questo modo si cerca di evitare il congestionamento della viabilità della vallata, favorendo il lavoro di pulizia delle strade e consentendo

anche un controllo più efficiente sulla ripresa del traffico.

Anas ha comunicato che, per l'attuale stagione invernale, si è fatta carico di prevedere per la SS21 un sistema di snevamento più incisivo, nonché la rimozione della neve sul piazzale del Palazzetto dello Sport.

Al termine della riunione, il Segretario Provinciale ACIT Fabrizio Civallero, nonché Segretario Nazionale

Assotrasporti, ha chiesto la disponibilità dei presenti ad organizzare un **incontro per discutere della sicurezza** di ponti e gallerie in provincia di Cuneo con gli enti interessati. La proposta segue la lettera inviata al Governo il 17 gennaio 2020, nella quale Assotrasporti ed Eumove hanno chiesto un incontro al Governo per affrontare nell'immediato il problema della precarietà del sistema viario e ferroviario italiano. La lettera in questione, con la quale si chiede di dichiarare lo stato di emergenza per strade, autostrade e ferrovie, con l'immediato distacco per almeno un giorno alla settimana del personale degli uffici competenti di ogni ente, è stata inviata per conoscenza anche alla Prefettura di Cuneo lunedì 27 gennaio 2020.

Alla riunione hanno partecipato inoltre i rappresentanti di Confindustria - Unione Industriale, Confartigianato, F.A.I., ASTRA Servizi e



CONFAPI.

In seguito, giovedì 6 febbraio 2020 si sono incontrati alcuni **dirigenti dell'ACIT**, Gabriella Tomasi, Fabrizio Civallero, Roberto Hatfull, Luigi Olivero e Bartolomeo Torrenco, per discutere delle problematiche che stanno preoccupando gli autotrasportatori della provincia di Cuneo.

Fabrizio Civallero, Segretario provinciale, ha informato i presenti sull'esito dell'incontro avvenuto in Prefettura lo scorso 28 gennaio.

La situazione delle infrastrutture italiane è critica e i presenti hanno concordato sulla necessità di sollecitare gli enti preposti alla verifica puntuale delle stesse.

Il Presidente nazionale Secondo Sandiano, ospite della riunione, ha sottolineato che la richiesta inviata alla Prefettura di Cuneo da ACIT non è un'iniziativa isolata, ma che l'associazione nazionale e le altre territoriali

stanno provvedendo a contattare le singole prefetture di Piemonte, Liguria e altre zone a rischio.

Il Presidente ACIT, Gabriella Tomasi, ha proseguito la riunione introducendo i punti di discussione seguenti, concernenti in prima persona gli autotrasportatori locali e, più in generale, tutti i cittadini e i fruitori delle **infrastrutture cuneesi**: in primis la difficile situazione venutasi a creare sull'autostrada A6 Torino-Savona. Già interessata da diversi lavori di manutenzione iniziati nel 2019 e ancora in fase di completamento, dopo il crollo del viadotto Madonna del Monte dello scorso novembre l'autostrada è un continuo alternarsi di cantieri, riduzioni di corsia e scambi di carreggiata che allungano fortemente i tempi di percorrenza. ACIT, in linea con la richiesta avanzata al Governo da Assotrasporti,



ribadisce la necessità di **esenzione totale dei pedaggi** autostradali in concomitanza con cantieri e lavori che ne impediscono l'ordinaria fruizione.

Sempre in tema autostrade, i presenti hanno proseguito la riunione parlando dell'Asti-Cuneo che, nonostante incontri, sopralluoghi e promesse di Stato e Regione Piemonte, non ha visto progressi concreti e, tantomeno, l'atteso via a lavori. Purtroppo, la A33 non è

l'unico esempio di **opera incompiuta** in provincia. Il cantiere per il raddoppio del tunnel di Tenda è ancora fermo: Edilmaco, il consorzio che si deve occupare dei lavori, e Anas non hanno ancora trovato un accordo. La viabilità in Val Roya, pertanto, resta un privilegio dei francesi che, con l'ordinanza emessa circa due anni fa dai sindaci della valle, hanno vietato il transito ai mezzi italiani superiori alle 19 tonnellate.

## 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](mailto:agenzia@sandiano.com) - Web: [sandiano.com](http://sandiano.com)**

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

# Focus: qui Liguria



## Il porto di Genova si prepara al futuro Interventi per la viabilità e il carico merci

A fine gennaio 2020, precisamente mercoledì 29, è stato inaugurato il **secondo binario ferroviario** di collegamento tra il Terminal e lo scalo di Genova Pra' Mare.

Realizzato da RFI, Rete Ferroviaria Italiana, il nuovo binario rappresenta il primo degli interventi previsti nel **piano del ferro** per il potenziamento dell'infrastruttura di Pra' e Sampierdarena.

Entro la fine dell'anno si dovrebbero concludere i lavori per il sestuplicamento degli attuali quattro binari dello scalo. Inoltre, RFI interverrà per la sistemazione del passaggio a livello, la realizzazione del **nuovo parco doganale** e l'adeguamento dei sistemi di segnalamento.

In seguito, si provvederà all'allungamento dei binari fino a 750 metri, come da standard europeo.

Il piano d'investimenti attuato consentirà di

raddoppiare la capacità di movimentazione delle merci, e l'incremento della capacità complessiva dello scalo così da poter rispondere positivamente alla **crescita del traffico portuale**, superando le criticità strutturali del porto che da sempre hanno limitato lo sviluppo dei traffici.

Il 3 febbraio 2020, invece, il Porto di Genova ha annunciato che sono stati affidati i lavori che rivoluzioneranno il traffico su gomma della città.

Genova si prepara a cambiare faccia: grazie ai fondi stanziati per far fronte all'**emergenza viabilità** causata dal crollo del Ponte Morandi, sono stati previsti lavori per 130 milioni di euro.

L'obiettivo è di togliere dalle strade cittadine il traffico dei mezzi pesanti destinati ai terminal del porto.

Attualmente sono circa 3.500 i tir che entrano ed escono giornalmente dal

bacino di Sampierdarena, ma si stima che saranno 4.800 fra cinque anni, quando sarà pienamente operativo il **terminal Bettolo**.

La ditta Pizzarotti Spa, vincitrice dell'appalto, nei prossimi tre anni si occuperà di prolungare la sopraelevata portuale, realizzare il collegamento tra San Benigno e Calata Bettolo, completare la strada "La Superba", costruire l'autoparco di Ponente e il nuovo ponte del Papa, mettere in sicurezza il viadotto Pionieri d'Italia e consolidare lo statico di Ponte dei Mille.

Al termine dei lavori il porto sarà direttamente **collegato con il casello autostradale** di Genova Aeroporto.

"Il complesso di opere è destinato a modificare non solo la viabilità portuale, ma anche quella urbana, perché creando corridoi e accessi dedicati al traffico pesante, consentirà una maggiore fluidificazione del

traffico con ricadute positive per Genova e tutta la cittadinanza" dichiara Paolo Emilio Signorini, Presidente AdSP.

In aggiunta, il Sindaco Marco Bucci, afferma che questi sono **lavori che la città aspetta da anni** e che cambieranno la viabilità del Ponente cittadino. Le strade che verranno realizzate permetteranno di incrementare il traffico merci da/per il porto, senza invadere le vie della città.

"Da una grande tragedia si è ripartiti con più forza e coesione, trasformando un evento terribile in un'opportunità di rinascita e di miglioramento" ha affermato Giovanni Toti, Presidente della Regione Liguria.

Nel frattempo proseguono a pieno regime i lavori per l'ultimazione del nuovo **viadotto sul Polcevera** che dovrebbero concludersi entro la fine della primavera.



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 chiamateci:  
[info@trasportonotizie.com](mailto:info@trasportonotizie.com)  
tel: 0171 412816

# Focus: qui Trentino-Alto Adige



## Investimenti per infrastrutture e autotrasporto Gli investimenti delle province di Bolzano e Trento

Le province di Bolzano e Trento hanno stanziato circa 39 milioni di euro da investire per la manutenzione delle strade e per ridurre il transito dei mezzi pesanti sulla A22 Autostrada del Brennero.

Per l'anno 2020 la Provincia di Bolzano ha stanziato **29 milioni di euro** destinati ai lavori di manutenzione, ordinaria e straordinaria, di strade, ponti e gallerie dell'Alto Adige.

Il maltempo di fine 2019 ha fatto emergere alcune **fragilità del territorio** che, per la messa in sicurezza, necessita di interventi puntuali sui pendii a rischio, come la costruzione di barriere e muri di contenimento, e di un monitoraggio costante del terreno.

La novità di quest'anno è lo stanziamento dei fondi a partire da gennaio 2020, così da permettere la programmazione dei lavori

durante tutti i mesi dell'anno. Gran parte delle risorse è destinata al **riassfaltamento delle vie** di comunicazione e ai lavori sui corpi stradali (14 milioni).

Il rimanente sarà suddiviso per gli interventi di messa in sicurezza di pendii, gallerie e ponti su tutte le strade provinciali e statali del territorio.

La vicina provincia di Trento, invece, ha stanziato **10 milioni di euro** per favorire lo sviluppo del trasporto intermodale, così da ridurre i camion presenti sulla A22 Autostrada del Brennero.

Nonostante le nuove limitazioni al traffico imposte dall'Austria, l'Autostrada del Brennero è sempre molto trafficata da mezzi pesanti per il trasporto di merci.

La A22, infatti, rappresenta una delle principali vie di comunicazione con il nord Europa che vede il transito di oltre 2 milioni di Tir l'anno. Il problema è noto ormai da

tempo e, per il momento, l'unica soluzione accettabile sembra essere lo **sviluppo del trasporto intermodale**. Infatti, sono ancora troppe poche le aziende che scelgono questa modalità, poiché considerata lenta e costosa.

Con questo investimento, la Provincia di Trento auspica di **ridurre il traffico pesante** sull'autostrada fino al 40%, aumentando la frequenza dei treni, la capacità di carico e riducendo i tempi di ricezione/carico/scarico dei convogli (da tre ore a meno di un'ora) entro il 2023.

Nello specifico, i lavori punteranno al potenziamento del terminal dell'autostrada viaggiante Rola, con la **costruzione di tre nuovi binari** da 750 metri a standard europeo che permetterà di passare dagli attuali 8 treni lunghi 550 metri (con una capacità di trasporto di circa 40 mila camion l'anno) ai 72 previsti

per il 2023.

I nuovi treni ad alta capacità, più lunghi di 200 metri rispetto ai precedenti, permetteranno di caricare circa 34 Tir contro gli attuali 21.

“Queste novità permetteranno di rendere conveniente il **passaggio da gomma a ferro**, mentre allo stato attuale delle cose la ferrovia è più costosa” dichiara Massimo Fugatti, Presidente della Provincia Autonoma di Trento.

L'investimento prevede, inoltre, la realizzazione della circoscrizione ferroviaria della città di Trento, il collegamento ferroviario con Feltre e Moriva del Garda, la riqualificazione del polo d'interscambio modale alla stazione di Rovereto, la riattivazione della stazione di Calliano e l'elettrificazione del tratto Trento-Primolano della ferrovia Valsugana.



# GENTE IN MOVIMENTO

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



## INTERAGISCI CON LA COMMUNITY ONLINE

**REGISTRATI** sul sito web [genteinmovimento.com](http://genteinmovimento.com) con un semplice clic,  
**COMMENTA** gli articoli online, **CONDIVIDI** le tue idee ed esperienze,  
**PARTECIPA** alla nostra community

## REGALA UNA COPIA OMAGGIO DEL MAGAZINE

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

[www.genteinmovimento.com](http://www.genteinmovimento.com) | [redazione@genteinmovimento.com](mailto:redazione@genteinmovimento.com)



genteinmovimento

genteinmov



Gente in Movimento

# NOLEGGIO

## PER IL TUO LAVORO - PER I TUOI CLIENTI

### PERCHE' NOLEGGIARE

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

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

### GAMMA DRIVER - POSTINI - FOOD

**EVO** E-TIMES CITY 8000 HT



FRAME	Alu Formed 26"/24" easy access, Lega 8061-T6, Tig Welded
FORK	Tig 26", 24" nobbia cavalletto
REAR DERAILLEUR	Shimano 3 velocità interno
SHIFTERS LEVERS	Shimano
BRAKES	Freni a rullo Shimano
HUBS	Shimano alu 36h motor on frame
SADDLE	Copertura morbida in vinile imbottitura in PU con cuscinetti in gomma
TYRES	Posizione 26"x 1.75" anteriore 24" x 1.75"
MOTOR	brushless 36V 250W on front hub
MAX TORQUE	320 Nm
BATTERY	36V 13Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25Km/h
DISPLAY	Basic: whicone carica più 3 livelli di assistenza
OTHER FUNCTIONS	Light

**TRIO** E-CARGO Atala



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

**SCOOTER** eSpro70 Askoll



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

### GAMMA TURISMO - CITTA' - CITTA'

**RIVIERA** CUTE S 400 Atala



FRAME	Alu Formed 26" easy access, internal cables
FORK	Hi-Ten Tig 26"
REAR DERAILLEUR	Shimano Tourney RD-TY300
SHIFTERS LEVERS	Shimano Tourney SL-R515 RoadShift, 6s
BRAKES	Promax Alu
FREEWHEEL	Shimano tourney 66 14-28
HUBS	Shimano Alu 36h motor on rear
SADDLE	Selle Royal Wave
TYRES	Byte Garda 26"x 1.75"
MOTOR	Bafang brushless 36V 250W on rear Hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-ion 36v, 468Wh, under carrier
SENSOR TYPE	Speed sensor
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25Km/h
DISPLAY	Atala A320, with LED, Power +/- light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-6 Km/h with no pedaling External light control

**SPORT** CK500 LTD Atala



FRAME	Alu Formed 27,5", Hydroformed, custom tubing internal routing
FORK	Suntour XCM RL, 100 mm, Remote lockout
REAR DERAILLEUR	Shimano Altus RD-M2000 SGS
SHIFTERS LEVERS	Shimano Altus SL-M4200 Rapidfire, 9s
BRAKES	Shimano BR-M315, Rotor 94-RT10 180 mm/180 mm
HUBS	Shimano TW505, CL, 32h
SADDLE	Selle Royal Sauris
TYRES	Schwalbe Smart Sam 27,5"x 2,60"
MOTOR	Bosch Performance CX 38V, 250W central position
MAX TORQUE	75 Nm
BATTERY	Power pack 500, frame type, weight 2,5 Kg
SENSOR TYPE	TOURQUE
CHARGER TIME	Up to 7,5 hours
MAX ASSISTED SPEED	25Km/h
DISPLAY	Purion
OTHER FUNCTIONS	4 livelli: 50% eco - Tour 120% - EMTB 120%/300% - Turbo 300%

**CITTA'** e82 Askoll



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