

Assotrasporti chiede interventi urgenti sulla sicurezza



In primo piano



Tachigrafo 2.0: la nuova versione a partire dal 2023

pagina 4



Divieti di circolazione: ecco il calendario per l'anno 2020

pagina 8-9



La sfida del trasporto sostenibile: serve un cambio di paradigma

pagina 11



Codice della strada: il gioco dell'oca della sicurezza stradale

pagina 24-25



Assotrasporti, a fianco delle PMI, chiede interventi urgenti per la sicurezza

pagina 28-31



Dal territorio, focus su: Lombardia, Liguria e Veneto.

pagina 36

TN TRASPORTO NOTIZIE

*Vi augura
Buone Feste!*





TN 6/2019 • Anno XXI

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

Giordano Biserni, Simone Cugno, Herbert Dorfmann, Pasquale Dui e Cresco Scapolan.

Amministrazione

Stefania Ricca

Redazione e pubblicità

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

Stampa

Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social

trasportnotizie.com
 TN - Trasportnotizie
 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**
- 23. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 26. **LA TUA VOCE**
- 32. **CONSULENTI**
 - 32. **Legale**
 - 33. **Legale**
 - 34. **Legale**
- 36. **DAL TERRITORIO**
 - 36. **Qui Lombardia**
 - 37. **Qui Liguria**
 - 38. **Qui Veneto**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



IL 2019 IN BREVE

Siamo giunti alla fine dell'anno ed è tempo di tirare le somme del 2019. Per l'autotrasporto sono stati mesi difficili: la crisi economica penalizza il nostro Paese e le riforme necessarie per tornare a crescere proseguono a rilento. La sicurezza stradale continua ad essere un problema e il maltempo ha portato all'attenzione di tutti le fragilità del territorio italiano: frane, allagamenti, valanghe e nubifragi rischiano di paralizzare il commercio e isolare intere regioni. Emblematico il caso della Liguria di fine novembre che, a causa del crollo di un viadotto sulla A6 e della momentanea chiusura della A26 per controlli sulla stabilità, ha rischiato l'isolamento completo dal resto del Paese. A tal proposito,

Assotrasporti si è subito schierata da parte di chi lavora viaggiando, richiedendo interventi urgenti (pagina 28-31). Dal punto di vista politico, invece, il 2019 ha visto il cambio di Governo italiano, con conseguente cambio del Ministro dei Trasporti, e l'elezione del nuovo Parlamento Europeo. Come leggerete a pagina 15, Adina Valesan è stata nominata la Commissaria ai Trasporti europea. Tra i suoi compiti, ci sarà quello di portare avanti i lavori per il "pacchetto mobilità" con il quale l'UE sta cercando di porre un freno alle pratiche di concorrenza sleale e cabotaggio selvaggio che stanno penalizzando pesantemente le aziende dei Paesi dell'ovest.

Tachigrafo 2.0: la nuova versione

Introduzione a partire dal 2023

Il tachigrafo è un dispositivo che viene installato per legge su tutti gli autoveicoli adibiti al trasporto di beni, con un peso superiore 3,5 t, e al trasporto di passeggeri, con numero superiore a 9 persone, circolanti all'interno della Comunità Europea e immatricolati in uno Stato Membro dell'Unione dal 1° maggio 2006, con l'obiettivo di tenere traccia delle ore di guida, riposo, lavoro e disponibilità degli autisti.

Il **"tachigrafo intelligente"** è stato introdotto il 15 giugno 2019, diventando obbligatorio per tutti i veicoli di nuova immatricolazione. Consente un monitoraggio più efficiente del trasporto e dei controlli e permette di intercettare e punire chi fa concorrenza sleale.

Questo sistema prevede la geolocalizzazione automatica del veicolo, per rilevare più facilmente eventuali manomissioni del cronotachigrafo, la **registrazione dei passaggi** da uno Stato all'altro, per individuare le attività di cabotaggio abusivo (ovvero il trasporto temporaneo conto terzi in un altro Paese dell'UE) e la presenza di un sistema di comunicazione da remoto, per consentire agli organi di polizia di migliorare l'efficienza dei controlli stradali.

Durante l'ultimo meeting di fine novembre a Bruxelles, il Tachograph Forum ha annunciato la nuova versione del tachigrafo intelligente: lo "Smart Tachograph 2.0" presenterà nuove funzionalità, come la **distinzione del tipo di trasporto** (merci o passeggeri), la specificazione del tipo di operazione svolta (carico scarico) e la rilevazione automatica dei passaggi di frontiera (per monitorare eventuali attività di cabotaggio stradale).

L'**obbligatorietà** dei nuovi tachigrafi è prevista dai veicoli immatricolati nella primavera del 2023, con obbligo di aggiornare tutti i tachigrafi dei veicoli che eseguono trasporto internazionale entro 2 anni (2025).

Un'altra importante implementazione, che sarà attuata entro la fine del 2020

sarà la certificazione della posizione, che verrà validata tramite il sistema OSNMA (Open Service Navigation Message Authentication). A tal proposito la costellazione di satelliti GNSS Galileo è ormai pronta e presenta 21 satelliti pienamente operativi, che prossimamente diverranno 34.

A questo tavolo si è anche parlato di una **futura evoluzione del tachigrafo**, il quale nei prossimi anni potrà divenire lo strumento europeo di riferimento per il controllo dell'autotrasporto.

Per far sì che ciò avvenga, tale dispositivo dovrà diventare aggiornabile, mantenendo lo stesso hardware in grado di supportare software in continuo aggiornamento, intuitivo e automatico, con funzioni utili anche per il fleet management, e maggiormente **orientato alla sostenibilità**, grazie all'interfacciamento con i sistemi del veicolo e alla capacità di analizzare lo stile di guida del conducente.

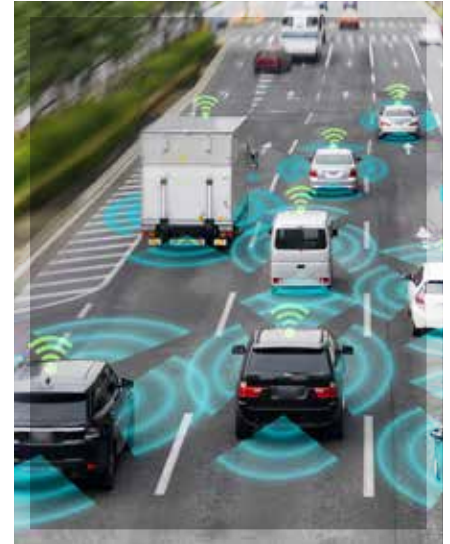
Il collegamento con infrastrutture esterne ed autorità, quindi, non sarà solo passivo, ma diverrà pienamente attivo, con possibilità di scambio bilaterale di dati e informazioni.

È inoltre emersa l'esigenza di avviare delle brevi **campagne informative**, dedicate agli organi di controllo, in merito alle problematiche relative alle carte tachigrafiche.

Si tratta di carte a microprocessore che interagiscono con il tachigrafo digitale per la memorizzazione delle informazioni sui tempi di guida e di riposo dei conducenti.

Alcuni Stati Membri emettono smartcard che differiscono da quelle inizialmente previste. Ciò impedisce un **controllo standard** con i mezzi informatici in dotazione o, addirittura, fa sì che vengano rilevate violazioni che il conducente potrebbe non avere commesso.

Sono previste campagne informative e di controllo anche in merito alle nuove funzionalità del tachigrafo intelligente, nello specifico GNSS (localizzazione) e DSRC (comunicazione con gli organi di controllo per diagnosi a distanza), in quanto la loro installazione da parte



delle officine non sempre avviene in modo corretto.

Risulta regolarmente avviato il progetto che prevede l'adozione dei **nuovi sigilli tracciabili** e più sicuri previsti dalla normativa. Attraverso questa procedura, grazie ad un accurato accreditamento di enti certificatori, per avvalorare l'attività dei produttori dei nuovi sigilli, sarà possibile rilevare con più immediatezza i dettagli di qualsiasi intervento di riparazione, manutenzione o revisione subiti dal tachigrafo e attestarne la regolarità.

Infine, si è parlato anche dell'approvazione del Pacchetto Mobilità, ovvero l'insieme di emendamenti ai Regolamenti Europei per combattere le pratiche illegali nel trasporto stradale e migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, prevista entro aprile 2020, con conseguente adozione della normativa entro la fine del 2020.

Fra le **principali novità** vi sarà l'obbligo di montare il Tachigrafo Smart 2.0 per i veicoli (trasporto internazionale merci) con portata dai 25 quintali (anziché 35), di effettuare una distinzione nella normativa fra trasporto merci e trasporto passeggeri, la verificabilità automatica nel cabotaggio internazionale e per i distacchi di autisti all'estero, il controllo su strada di 56 giorni di attività (invece degli attuali 28).

Sicurezza stradale: infrastrutture a rischio

Paura per chi sulle strade ci lavora

Si è tornati sulla questione con il crollo del ponte Morandi. Dopo la tragedia che ha colpito il nostro Paese il 14 agosto del 2018, **sicurezza e manutenzione** delle infrastrutture italiane sono diventate l'argomento del giorno.

In realtà, i ponti in Italia avevano già iniziato a crollare tempo prima, come nel caso del cavalcavia di Annone in Brianza che causò la morte di un automobilista nell'ottobre 2016.

Successivamente, a marzo del 2017 il crollo del ponte di Osimo (AN) causò due vittime, mentre nell'aprile dello stesso anno, il cedimento strutturale di un viadotto della tangenziale di Fossano (CN) fortunatamente causò solo danni materiali.

Già allora si era iniziato a parlare di manutenzione e sicurezza delle infrastrutture ma, una volta passata l'attenzione mediatica, solo la popolazione locale ricordava l'accaduto. Il Ponte Morandi, invece, si è portato via 43 vite, riaccendendo i riflettori su una **vera e propria emergenza**: la mancanza di manutenzione e controllo

sulle infrastrutture viarie del Paese.

Sconcertanti sono i dati pubblicati dal Corriere della Sera a febbraio di quest'anno: in tutta l'Italia ci sono 1.425 viadotti senza proprietario cui da anni non viene fatta la manutenzione (Fonte: [Dataroom di Milena Gabanelli e Andrea Pasqualetto](#), 3 febbraio 2019).

A questa emergenza, si aggiungono i **viadotti gestiti dalle concessionarie** autostradali, dove i controlli previsti per legge non sono sempre stati eseguiti a dovere.

Ci sono anche casi in cui, la tragedia è stata evitata con un **sequestro preventivo** dell'infrastruttura. È il caso del viadotto Puleto sulla E45 Orte-Cesena, interessato da chiusure e riaperture parziali per 10 mesi.

Dopo l'**ondata di maltempo** di fine novembre, un'altra via di comunicazione fondamentale per il Paese è stata parzialmente interrotta: si tratta della A6 Torino-Savona attualmente percorribile esclusivamente sulla carreggiata sud dove è stato realizzato il doppio senso di marcia su una sola corsia a causa del crollo del ponte sulla

carreggiata nord.

In seguito alle prove di carico effettuate dai tecnici di Autostrade, invece, è stata **riaperta la A26** Genova-Gravellona Toce, seppur con alcune limitazioni per i mezzi pesanti.

La Liguria può quindi tirare un sospiro di sollievo per il **rischio isolamento evitato**.

Nel frattempo, se da una regione si ricevono buone notizie, dall'altra viene comunicato che sull'Autostrada Adriatica A14 è stato chiuso lo svincolo di Roseto, con provenienza/destinazione nord, per la presenza di barriere non a norma.

Nonostante alcune riaperture e l'aumento degli interventi di manutenzione degli ultimi mesi, la situazione delle infrastrutture italiane rimane drammatica.

Chiusure e limitazioni al traffico causano danni economici alle aziende locali e agli autotrasportatori, costretti ad allungare i viaggi, sostenendo maggiori spese. Inoltre, è sempre più diffusa la **paura di percorrere i viadotti** e passare sotto i cavalcavia.

Prototipo di autostrada verde

Prevenire i dissesti con gli alberi

Un serpentine verde di 65.000 alberi che corre lungo le sponde di un torrente: nasce in Piemonte il primo prototipo di autostrada verde che attraversa 8 comuni e due province, Alessandria e Asti.

L'esperimento sarà realizzato lungo il torrente Tiglione dove saranno piantati **65.000 alberi**, di cui 2.800 pioppi, entro il 2021 allo scopo di proteggerlo dalla portata delle piogge e migliorare la resilienza rispetto ai fenomeni atmosferici.

La gigantesca «infrastruttura verde» correrà per 34 chilometri di argini, e

secondo i calcoli del Settore Tutela delle acque della Regione filtrerà alcune **sostanze inquinanti** che dai terreni non si sverseranno più direttamente nel torrente grazie alla barriera naturale costituita dalla nuova vegetazione.

Secondo uno studio dell'università di Agraria di Torino la fortificazione verde dovrebbe inoltre favorire l'**impollinazione delle coltivazioni** e impedire la proliferazione degli arbusti esotici che danneggiano gli argini.

Il progetto è stato predisposto principalmente dalla Provincia di Asti e dai Comuni (Belveglio, Isola

d'Asti, Masio, Mombercelli, Montaldo Scarampi, Montegrosso d'Asti, Vigliano d'Asti e Vinchio) e finanziato con un bando dal settore Tutela delle Acque dell'Assessorato all'Ambiente, e inizierà non appena saranno assegnati i **lavori di piantumazione** degli arbusti.

Costerà 750.000 euro dei quali il 45% resi già disponibili dalla Regione attraverso un "atto di liquidazione" firmato nei giorni scorsi a favore delle Province le quali svolgeranno la funzione di stazione appaltante, mentre i comuni nomineranno successivamente il capofila.

Decreto investimenti: grande adesione

Chiuse anche le domande di contributo per la formazione

Grande adesione da parte delle aziende di autotrasporto per la richiesta degli incentivi messi a disposizione con il Decreto Investimenti, che ha stanziato **25 milioni di euro** per il rinnovo dei mezzi del settore dell'autotrasporto merci.

Già il 3 dicembre, a 9 giorni dalla chiusura della prima fase, prevista per le ore 16.00 del 12 dicembre 2019, l'ammontare dei contributi disponibili era **praticamente esaurito**.

Come comunicato dal MIT, la situazione era la seguente: dei 9,5 milioni di euro stanziati per l'acquisto di autoveicoli nuovi non rimanevano disponibilità, in quanto le prenotazioni ammontavano al 176,4% del totale.

Stessa situazione per i 6 milioni di euro previsti per la rottamazione dei veicoli, prenotati per il 159,2%; e dei 6 milioni di euro per rimorchi e semirimorchi, con prenotazioni al 159,2%.

Invece, dei 500.000 euro stanziati per l'acquisto di casse mobili e portacasse rimaneva ancora un residuo di 8,5% di disponibilità (l'ammontare delle prenotazioni era di 457.300 euro).

Le **domande eccedenti** le risorse sono state accettate con riserva e saranno eventualmente ammesse, qualora venissero scartate delle richieste precedenti per mancanza dei requisiti previsti.

Il 16 dicembre, invece, si è aperta la seconda fase mediante l'apertura di una piattaforma informatica che permette di confermare la domanda inviata e, per chi ancora non l'avesse fatto, presentare nuove istanze di prenotazione.

Ricordiamo che l'incentivo è valido per **acquisti di mezzi** successivi la data di pubblicazione del decreto, ovvero il 24 ottobre 2019, ed entro il 16 marzo 2020. Secondo quanto stabilito dal precedente esecutivo, i 25 milioni di incentivi sono stati così suddivisi:

9,5 milioni di euro sono destinati all'acquisizione di autoveicoli nuovi, con massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate, a



trazione alternativa (**metano CNG**, gas naturale liquefatto **LGN**, **ibrida** (diesel/elettrico) ed **elettrica**, e per la riconversione di autoveicoli merci termici in elettrici.

9 milioni di euro servono per la **radiazione per rottamazione** di veicoli pesanti di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, con contestuale acquisizione di veicoli nuovi euro VI di massa complessiva a pieno carico a partire da 7 tonnellate. In assenza di rottamazione, è possibile ricevere il finanziamento per l'acquisto di **veicoli commerciali leggeri** euro VI di massa complessiva pari o superiore a 3,5 tonnellate fino a 7 tonnellate.

Ulteriori 6 milioni di euro sono destinati all'acquisto di **rimorchi e semirimorchi** nuovi per il trasporto combinato ferroviario, marittimo e ATP.

I restanti 500 mila euro sono destinati all'acquisto di casse mobili e rimorchi o semirimorchi per il trasporto combinato senza rottura di carico.

Il 13 dicembre si è concluso anche il periodo di inoltro delle domande per la richiesta dei contributi per la **formazione degli autotrasportatori**.

Il finanziamento è riservato alle imprese di autotrasporto merci per conto di terzi, cui i dipendenti siano inquadrati nel Contratto collettivo nazionale logistica, trasporto e spedizioni.

Con la chiusura dell'invio delle domande, si apre la seconda fase di controllo e accettazione delle stesse, che terminerà l'11 marzo 2020.

Per essere valide ai fini del finanziamento, le attività formative dovranno essere svolte a partire **dal 18 marzo 2020** e concluse **entro il 31 luglio 2020**.

I 5 milioni di euro stanziati per il prossimo anno verranno erogati con limiti massimi dipendenti dalla dimensione dell'azienda:

- 50.000 euro per le piccole imprese, con meno di 50 dipendenti
- 130.000 euro per le medie imprese, con meno di 250 dipendenti
- 200.000 euro per le grandi imprese, con almeno 251 dipendenti o più.

La **rendicontazione delle spese** sostenute per i corsi dovrà essere inviata tramite pec all'indirizzo ram.formazione2019@pec.it entro 45 giorni dalla conclusione del progetto formativo.

Traforo del Monte Bianco

Le tariffe per l'anno 2020

A seguito di un incontro tenutosi il 22 novembre 2019, la Commissione Intergovernativa del Traforo del Monte Bianco ha stabilito le nuove tariffe (mostrate nella tabella seguente) che entreranno in **vigore**

dalla mezzanotte del 1° gennaio 2020. L'aumento dei prezzi è dell'1,54% e comprende: lo 0,59% corrispondente al tasso medio di inflazione maturato nei due Paesi nel periodo che va dal 1° settembre 2018 al 31 agosto 2019;

e lo 0,95% a titolo di prima compensazione dei costi legati alla messa in esercizio della galleria di sicurezza del traforo del Frejus. Si ricorda che l'accesso ai veicoli superiori alle 3,5 t è consentito soltanto agli **Euro 4-5-6**.

Traforo Monte Bianco - Tariffe 2020 mezzi pesanti			
Classe	Tipo veicolo	Lato Italia	Lato Francia
3	Veicolo a due assi la cui altezza totale sia superiore a 3 metri	171,00 € corsa semplice 266,10 € andata e ritorno	168,20 € corsa semplice 261,80 € andata e ritorno
4	Veicolo a tre o più assi la cui altezza totale sia superiore a 3 metri	343,60 € corsa semplice 539,70 € andata e ritorno	338,00 € corsa semplice 530,90 € andata e ritorno
D	Trasporto eccezionale "A" (frigoriferi)	358,60 € corsa semplice	353,00 € corsa semplice
E	Trasporto eccezionale "B"	946,80€ corsa semplice	931,40 € corsa semplice

I biglietti di andata e ritorno per le classi 3 e 4 scadono alle ore 24 del quindicesimo giorno successivo a quello di emissione.

Austria: aumento dei pedaggi

Nuove tariffe in vigore dal 1° gennaio 2020

Gli adeguamenti tariffari previsti dall'Austria andranno a influire sugli **autocarri** con massa complessiva a pieno carico **superiore a 3,5 tonnellate**, subendo un aumento del 2,1% di adeguamento al tasso d'inflazione.

Inoltre, i detentori di veicoli Euro VI si vedranno addebitare per intero la **componente per costi esterni** (inquinamento acustico e atmosferico), componente che fino al 2019 era applicata solo al 40%.

Per i mezzi meno inquinanti, **elettrici e a idrogeno**, invece, è prevista una forte riduzione delle tariffe di circa il **50%**.

Il nuovo regolamento conferma la differenziazione delle tariffe a seconda

che si utilizzino le infrastrutture di giorno o di notte. Dalle 22.00 alle 5.00 il pedaggio subirà un ulteriore aumento. Le maggiorazioni sono confermate sui **tratti alpini-tunnel** delle autostrade A 9 Phyrnautobahn, A 10 Tauernautobahn, A 11 Karawankenautobahn, S 16 Arlberg Straßentunnel, A 13 Brennerautobahn. Sulla A 12, l'autostrada dell'Inntal, la tariffa subirà un ulteriore aumento del 25% che servirà a sostenere i lavori di costruzione della **nuova linea ferroviaria**. Ricordiamo che, per i veicoli con massa superiore alle 7,5 tonnellate, dal 31 ottobre 2019 sulla A 12 è ammessa esclusivamente la circolazione dall'Euro V in su, con eccezioni riservate al traffico locale.

STRADA DEI PARCHI TARIFE BLOCCATE

Strada dei Parchi, gestore della A24 e A25, annuncia che le tariffe autostradali saranno bloccate fino al 31 ottobre 2021. Il blocco, contenuto nel Decreto Sisma, è stato sostenuto anche dallo stesso gestore che ha lavorato col governo per la messa in sicurezza sismica dell'infrastruttura.

La prima sospensione degli aumenti tariffari era avvenuta nell'ottobre 2018 per volere della concessionaria. Pertanto le tariffe in vigore fino al 2021 sono, in realtà, quelle del 2017.

Divieti circolazione 2020

Ecco il calendario

Il Decreto ministeriale del 12 dicembre 2019, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 304 del 30 dicembre 2019, stabilisce le **giornate di divieto per la circolazione**, dei veicoli e dei complessi di veicoli di massa superiore a 7,5 tonnellate.

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

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

- 14 aprile, dalle 9 alle 14;
- 25 aprile, dalle 9 alle 22;
- 1° maggio, dalle 9 alle 22;
- 2 giugno, dalle 7 alle 22;
- 4 luglio, dalle 8 alle 16;
- 11 luglio, dalle 8 alle 16;
- 18 luglio, dalle 8 alle 16;
- 24 luglio, dalle 16 alle 22;
- 25 luglio, dalle 8 alle 16;
- 31 luglio, dalle 16 alle 22;
- 1 agosto, dalle 8 alle 16;
- 7 agosto, dalle 16 alle 22;
- 8 agosto, dalle 8 alle 22;
- 14 agosto, dalle 16 alle 22;
- 15 agosto, dalle 7 alle 22;
- 22 agosto, dalle 8 alle 16;
- 29 agosto, dalle 8 alle 16;
- 8 dicembre, dalle 9 alle 22;
- 25 dicembre, dalle 9 alle 22;
- 26 dicembre, dalle 9 alle 22.

Come ogni anno, pubblichiamo il **calendario di TN Trasportnotizie con i divieti di circolazione in vigore nel 2019 in due versioni**.

Oltre alla versione "tradizionale" che trovate qui di seguito, ecco pubblicato nella pagina a fianco il **calendario da ritagliare** e piegare lungo la linea tratteggiata centrale. Potrete così inserirlo nel parasole, per averlo sempre in viaggio! Una comodità a portata di mano.

Inquadra il QR-Code con il tuo smartphone per scaricare il file per la stampa.



DIVIETI DI CIRCOLAZIONE 2020

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

TN TRASPORTNOTIZIE
www.transportnotizie.com

Il giornale e il quotidiano online degli autotrasportatori e di chi viaggia tutta l'attualità sul mondo dei trasporti a portata di mano e di click

www.transportnotizie.com
info@transportnotizie.com

f t i

GEM
CENTRO MOVIMENTO

IL MAGAZINE DELL'IMPRENDITORE, DEL PROFESSIONISTA E DELLA FAMIGLIA

www.gemint movimento.com
redazione@gemint movimento.com

f t i

J.P.
Ingegneri e Periti

SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

Info@imprenditorieprofessionisti.it
Tel. 071 419146 • Fax: 071 426964

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

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

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

Orari di divieto:

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

Deroghe ed eccezioni:

- Veicoli provenienti dall'estero e dalla Sardegna: inizio del divieto è posticipato di 4 h.
- Veicoli diretti all'estero: la fine del divieto è anticipata di 2 h.
- Veicoli diretti in Sardegna e ai principali interporti nazionali, terminali interurbani e aerei: la fine del divieto è anticipata di 4 h, anche per veicoli che trasportano unità di carico unite (container, cassa mobile, semiorchioni) destinate all'estero, e per complessi veicoli scacchi diretti agli interporti e ai terminali interurbani per essere caricati sul treno.
- Veicoli circolanti in Sardegna e Sicilia, provenienti da altre parti d'Italia: inizio del divieto è posticipato di 4 h. Tale deroga riguarda, oltre il semiorchione, il trattore stradale, anche quando quest'ultimo non provenga dalla rimanente parte del territorio nazionale.
- Il divieto di circolazione si applica ai veicoli adibiti al trasporto di carburanti e combustibili destinati alla distribuzione e consumo; l'urto di veicoli o merci destinate alla macchina mercantile, giornali, quotidiani, periodici, prodotti per uso medico: prodotti deperibili.
- Il divieto non si applica ai veicoli presentati per la revisione e che rientrano alla sede principale o secondaria dell'impresa autorizzata degli stessi, purché siano a meno di 50 km e non in autostrada.

ASSOTRASPORTI

Del 1955 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano

Associazione dei vasci ai piazzali e negli interporti, il rappresento presso le istituzioni e si impegna ogni giorno per risolvere i casi e suonerne i ricorsi. Come? Grazie ad un innovativo servizio di consulenza sul territorio.

www.assotrasporti.org • Tel. 041/812721 • Fax 041/812721

info@assotrasporti.org

DGConsulting s.c.

Tel. 0771 412916

Info: dgconsulting@dgconsulting.it

- Consulenza organizzativa per lo sviluppo d'impresa
- Consulenza per l'implementazione e la certificazione degli standard di qualità
- Accreditamento aziendale per il riconoscimento CNR
- Formazione aziendale

AGENZIA SANDIANO

Studio, progettazione e direzione lavori

Edificio sede, intercomunicazioni, Alas Autotrasporti e Alas Interporti, sede della sede operativa, ADR e ALP, servizi, studi in officina, autorizzazioni internazionali, ricerca presso il Ministero dei trasporti... e molto altro!

Info: Via Piana 34, stanza 310
Tel. 049/301500 - Email: info@sandiano.com

CTS

Consulenza Tecnica Strutturale

SERVIZI DI CONSULENZA STRUTTURALE

041/412916

Info: dgconsulting@dgconsulting.it



SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



ASSICURAZIONI

**TESSERE
CARBURANTE**



LUBRIFICANTI

**LOCALIZZATORI
SATELLITARI**



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

Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64

Email: info@imprenditorieprofessionisti.it

Web: www.imprenditorieprofessionisti.it



Herbert Dorfmann
Eurodeputato PPE

La sfida del trasporto sostenibile Serve un cambio di paradigma

Non c'è Europa senza un sistema di trasporti funzionante. Il mercato unico poggia sulla mobilità delle persone e delle merci, così come gli elementi principali della cittadinanza europea (il diritto di vivere, lavorare, studiare o fare impresa in ogni parte del continente) restano sulla carta se le persone non sono messe nella condizione di **potersi spostare liberamente**.

Da sempre l'Unione europea si impegna per accorciare le distanze tra i suoi cittadini. Oggi più che mai questo obiettivo sembra a portata di mano, con l'avvento di importanti innovazioni che promettono di rivoluzionare il settore dei trasporti, rendendolo più sicuro, accessibile ed ecologico.

Riuscire a cogliere queste opportunità è l'obiettivo che si è posta la Commissaria europea designata ai trasporti, la rumena **Adina Iona Valean**, che ha presentato nei giorni scorsi le sue priorità in Parlamento europeo.

La nuova Commissaria è una mia ex collega: negli ultimi dodici anni è stata eurodeputata, tra le file del Partito popolare europeo e, prima di accettare il nuovo incarico, ha presieduto due delle più importanti commissioni del Parlamento europeo, quella per l'Ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, dove nello stesso periodo ho seduto anch'io, e quella per l'Industria, la ricerca e l'energia.

Dovrà definire la **strategia dei trasporti** dell'Unione europea facendo i conti con gli obiettivi, ambiziosissimi, che la nuova presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha posto in materia di lotta al cambiamento climatico.

Annunciando un "Green deal", un patto verde per l'Europa, von der

Leyen ha, infatti, promesso la **totale decarbonizzazione** del continente entro il 2050, indicando come obiettivo intermedio la riduzione delle emissioni di CO₂ del 50 per cento, se non addirittura del 55 per cento, entro il 2030. Un obiettivo destinato a impattare profondamente sul sistema dei trasporti.

Nel suo intervento in Parlamento Valean si è mostrata fiduciosa, convinta che si possa andare oltre il tradizionale antagonismo tra trasporti e politiche climatiche.



Tra le sue proposte: rendere il **sistema attuale più efficiente**, con standard più alti e una maggiore enfasi sul trasporto intermodale; ridurre, se non addirittura eliminare, i sussidi alle compagnie aeree; applicare il sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra anche al settore marittimo; incrementare gli sforzi per l'adozione di veicoli puliti e aumentare, su tutto il territorio europeo, i punti di rifornimento e di ricarica per i carburanti alternativi.

Decisiva, ha sottolineato la Commissaria designata, sarà la capacità del sistema europeo dei trasporti di cogliere appieno

i vantaggi che derivano dalla **rivoluzione digitale**, vera chiave di volta verso una mobilità più sicura, efficiente, accessibile e pulita.

Le nuove tecnologie consentono già oggi di diminuire i consumi, le emissioni di CO₂ e gli inquinanti atmosferici, ma anche di ridurre la spesa per il carburante o di aumentare la sicurezza stradale. In questa direzione bisogna continuare, investendo di più, per fare in modo che le alternative sostenibili siano attrattive e disponibili.

Come ha notato Valean, l'Unione riuscirà nel suo obiettivo solo se finanzia in maniera adeguata le sue priorità e, da questo punto di vista, le negoziazioni per il quadro finanziario pluriennale, attualmente in corso, saranno decisive.

Condivido questa enfasi sugli investimenti finalizzati a **promuovere l'innovazione**. L'Europa non è ancora collegata in maniera del tutto adeguata. I trasporti non vanno ridotti, questo vale in particolare per le zone periferiche, ma vanno resi più efficienti.

Solo attraverso l'innovazione tecnologica si può trasformare la sfida della **sostenibilità in un'opportunità**, evitando che gli imperativi ambientali impattino negativamente sulla produzione o sulla qualità di vita dei cittadini e trovando così un equilibrio tra gli impegni per far fronte al cambiamento climatico e una domanda crescente di mobilità.

Un cambio di marcia non basta. Serve un **cambio di paradigma**, che coinvolga tutti gli stati membri e, soprattutto, tutte le imprese che operano nel settore, dalla logistica ai costruttori di automobili e aeromobili.

Tecnologia e sostenibilità sono i binari da cui passa il futuro dei trasporti in Europa.

Quote Albo Autotrasportatori L'importo del contributo per l'anno 2020

Con la pubblicazione in **Gazzetta Ufficiale** della delibera del Comitato Centrale Albo autotrasportatori è stato determinato il contributo che dovranno versare le imprese per l'anno 2020.

Via libera, quindi, da lunedì 4 novembre 2019 e **fino al 31 dicembre 2019**, periodo durante il quale sarà possibile pagare la quota per l'anno 2020 e, qualora non in regolare, versare le somme per gli anni precedenti.

Per il versamento dell'importo dovuto è possibile scegliere tra due modalità:

- direttamente **online**, tramite il servizio "Pagamento quote" attivo sul sito dell'albo www.alboautotrasporto.it, utilizzando come metodo di pagamento carte di credito Visa, Mastercard, carte prepagata PostePay o Poste Pay Impresa o conto corrente BancoPosta online;

- oppure direttamente all'ufficio postale tramite **bollettino postale** precompilato, che viene generato automaticamente dal sistema.

Pertanto, in entrambi i casi, è necessario registrarsi al portale. Le credenziali di accesso hanno validità di 6 mesi, ma è possibile richiederne di nuove tramite mail ad assistenza.albo@mit.gov.it.

Una volta effettuato l'accesso online, è possibile conoscere il valore della quota da versare cliccando su "Importo

Dovuto". Le informazioni riportate mostrano il dettaglio sul parco veicolare che ha contribuito al calcolo dell'importo.

Il totale del versamento è composto da un **importo fisso** di € 30,00 e due quote variabili, stabilite in relazione alla composizione del parco veicoli aziendale e alla presenza di mezzi con massa complessiva superiore a 6.000 kg.

La **quota variabile** da versare in base alla composizione del parco veicolare è mostrata nella prima tabella in alto a destra.

Invece, per quanto riguarda la quota da versare in base alla presenza di mezzi con massa complessiva superiore a

Numero veicoli	Importo
Da 2 a 5	5,16 €
Da 6 a 10	10,33 €
Da 11 a 50	25,82 €
Da 51 a 100	103,29 €
Da 101 a 200	258,23 €
Oltre i 200	516,46 €

6.000 kg, potete fare riferimento alla tabella in basso.

Numero veicoli	Importo
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva da 6,001 a 11,5 ton e per ogni trattore con peso rimorchiabile da 6,001 a 11,5 ton	5,16 €
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva da 11,501 a 26 ton e per ogni trattore con peso rimorchiabile da 11,501 a 26 ton	7,75 €
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva oltre 26 ton e per ogni trattore con peso rimorchiabile oltre 26 ton	10,33 €

Croissant
Surgelati Già Cotti

Orsobianco
DOLCIARIA

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

Costi di esercizio per la fatturazione di dicembre

Leggero calo rispetto al mese precedente

Ecco i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio per gli autotrasportatori del mese di novembre, validi per la fatturazione di dicembre 2019.

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

2015. I costi sono stati aggiornati in base al **prezzo medio del gasolio** alla pompa di novembre 2019, pari a 1.471,31 euro per 1.000 litri, in leggera diminuzione rispetto a ottobre e tra i valori più bassi del 2019.

Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, il Ministero tiene conto degli **sconti** accordati ai trasportatori sulle **accise**.

Dunque, per i veicoli fino a 7,5 tonnellate, a novembre il valore del costo al litro del gasolio è di 1,205 euro; per i veicoli oltre le 7,5 tonnellate, il valore scende a 0,991 euro.

Nella tabella seguente viene mostrato il riepilogo, suddiviso per mese, dei costi di esercizio relativi all'anno 2019, mentre a fondo pagina si trova il dettaglio del calcolo dei prezzi.

Mese	Prezzo Industriale	IVA	Accisa	Prezzo al consumo
Gennaio	558,61	258,72	617,40	1.434,73
Febbraio	583,96	264,30	617,40	1.465,66
Marzo	608,19	269,63	617,40	1.495,22
Aprile	620,01	272,31	617,40	1.509,64
Maggio	627,76	273,94	617,40	1.519,10
Giugno	602,13	268,30	617,40	1.487,83
Luglio	597,59	267,30	617,40	1.482,29
Agosto	580,99	263,65	617,40	1.462,04
Settembre	588,67	265,34	617,40	1.471,41
Ottobre	589,03	265,42	617,40	1.471,85
Novembre	588,89	265,32	617,40	1.471,31

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.471,41) 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 = $1.471,31 / 1.000 = 1,47131$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio = $1,47131 / 1,22 = 1,20599180 = 1,205$

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 = $(1,47131/1,22) - 0,21418609 = 0,991805713 = 0,991$

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

Europa: la nuova commissaria ai Trasporti

Confermata Adina Valean

La Presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen ha conferito l'incarico di Commissario ai Trasporti alla romena **Adina Valean del PPE**, il Partito Popolare Europeo.

Eurodeputata dal 2007, a luglio 2019 è diventata presidente della Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia nel Parlamento Europeo.

Di lei, la Presidente von der Leyen afferma che si tratta di "un'**eurodeputata esperta** nel portafoglio dei trasporti, già a capo della Commissione ambiente (Envi) e attualmente alla guida di quella dell'industria, ricerca ed energia (Itre)". Inoltre, è stata relatrice per la "Connecting Europe Facility" lo strumento finanziario dell'Unione volto a sostenere i progetti infrastrutturali per trasporti, energia e telecomunicazioni.



Il Ministro De Micheli per l'autotrasporto

Porta in Europa il caso del Brennero

Lunedì 2 dicembre 2019 si è riunito il Consiglio dei Trasporti, Telecomunicazione ed Energia dell'Unione Europea cui ha partecipato anche il nostro Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti.

Durante il Consiglio, Paola De Micheli, ha portato all'attenzione dei partecipanti il caso del Brennero e i **divieti di circolazione unilaterali** imposti dall'Austria.

"Ho consegnato alla nuova commissaria europea per i Trasporti, Alina Valean, una lettera formale sul rischio del blocco del passaggio al Brennero delle merci per le iniziative che il Tirolo intende prendere dal primo gennaio 2020" dichiara la Ministra.

Le iniziative intraprese, infatti, rischiano di **bloccare il trasporto dei prodotti** dall'Italia all'Europa.

"Se è vero, com'è vero, che stiamo investendo molte risorse nella legge di bilancio per la transizione anche della trazione su gomma, è anche vero che c'è la necessità di non infrangere le regole comuni sulla concorrenza" aggiunge Paola De Micheli.

Con questa lettera, l'Italia chiede alla Commissione di prendere una posizione contro queste misure che violano il **principio di libera circolazione** delle merci.

Nel frattempo, sul fronte interno, la Ministra De Micheli ha dato fin da subito segnali positivi, rendendosi disponibile a incontri e confronti con il settore dell'autotrasporto e con quanto compete il suo dicastero.

Sul sito del MIT leggiamo che in 96 giorni di Governo sono state sbloccate **opere pubbliche** per 3,6 miliardi di

euro. Il contatore è disponibile online e aggiornato periodicamente in modo che tutti i cittadini possano seguire i progressi dei lavori. Inoltre, la Ministra si è impegnata a posticipare l'eliminazione dei **rimborsi accise** per i mezzi a gasolio Euro 3 e 4 previsto dalla Legge di Bilancio, rispettivamente al 1° ottobre 2020 e 1° gennaio 2021.



Nikola TRE: il trasporto elettrico italiano

Nel mirino un futuro a zero emissioni

Nikola TRE è il primo veicolo della joint venture composta da Iveco, FPT Industrial e Nikola.

Il veicolo è stato progettato sulla base del camion Iveco S-Way presentato a Madrid lo scorso luglio, che ha ricevuto un'accoglienza molto favorevole da parte di clienti ed esperti del settore. Grazie alla partnership con Nikola, il nuovo mezzo integra la tecnologia elettrica e il sistema di infotainment di nuova generazione.

Il risultato è una maquette della motrice 4x2 Nikola TRE con un'**autonomia fino a 400 km** e prestazioni dinamiche pari o superiori rispetto a un modello diesel equivalente. Presenterà un sistema di batteria modulare con capacità totale fino a 720 kWh, con possibilità di personalizzazione per adattarsi alle diverse esigenze del cliente. Il motore elettrico genera 480 kW di potenza continua, con una coppia di picco di 1.800 Nm.

Il Nikola TRE sarà disponibile nelle versioni a 2 e 3 assi rigidi, con massa totale a terra da 18 a 26 tonnellate, ideale per la distribuzione urbana e viaggi all'interno del comune.

Per quanto riguarda il **sistema di infotainment**, sono comprese le funzioni di climatizzazione, regolazione degli specchi, regolazione dell'altezza delle sospensioni, sistema di telecamere a 360°, navigazione, sistema audio Bluetooth, impostazioni generali e gestione della diagnostica del veicolo. Grazie alla connessione con lo smartphone del cliente si avrà un'esperienza realmente "hands-free", che permette anche di aprire il veicolo senza chiavi, solo avvicinandosi al mezzo.

Le **celle a combustibile** di Nikola saranno il punto di partenza per la progettazione della batteria elettrica, così che il veicolo elettrico a batteria possa essere convertito alla tecnologia a celle a combustibile.

La prima fase di test è prevista per la metà del 2020, con presentazione al pubblico europeo in occasione dello IAA



2020. Si prevede che i primi esemplari saranno consegnati nel 2021. I veicoli saranno disponibili anche in modalità leasing tutto compreso, novità assoluta per il settore.

Hubertus M. Mühlhauser, CEO di CNH Industrial, ha dichiarato: "la crescente consapevolezza della necessità di **drastiche riduzioni nelle emissioni** dei veicoli spinge il settore a cercare rapidamente soluzioni tecnologiche avanzate. La joint venture con Nikola è la conferma della competenza tecnica di entrambi i partner, che si tradurrà in benefici ambientali tangibili per chi si occupa di trasporti a lungo raggio in Europa".

Gerrit Marx, President Commercial and Specialty Vehicles, ha aggiunto: "il nostro settore sta cambiando rapidamente, spinto da normative sulle emissioni più severe e dalla pressante richiesta delle **giovani generazioni** di creare un'economia circolare al fine di preservare l'ambiente per il loro futuro. Idrogeno e batteria, a seconda della missione, sono le uniche soluzioni attuabili per un'**energia pulita** e hanno il vantaggio di consentire alle nazioni di rendersi più indipendenti dai combustibili fossili. Ora è il momento di agire e di offrire una soluzione a

emissioni zero basata sulla tecnologia elettrica fuel cell. Ci orientiamo verso questa tecnologia consapevolmente, come a un'opportunità per trarre vantaggio da questo momento di discontinuità tecnologica, che si avvicina rapidamente, e iniziare una trasformazione proattiva nel settore dei trasporti".

Trevor Milton, CEO di Nikola Motors, ha concluso: "questa partnership è win-win per le tre realtà che l'hanno sottoscritta. Dal momento in cui abbiamo presentato il Nikola ONE nel 2016, autotrasportatori e funzionari governativi ci hanno chiesto di portare Nikola in Europa. Il Nikola TRE è fantastico e innovativo e diverso da qualsiasi altro camion al mondo. Eravamo alla ricerca del partner giusto, in grado di aiutarci ad inserirci sul mercato europeo, e CNH Industrial è il partner commerciale perfetto. Mentre altri costruttori stanno licenziando decine di migliaia di lavoratori, Nikola crea **migliaia di posti di lavoro** e spinge l'industria del trasporto commerciale pesante a reagire e a puntare sulle emissioni zero. Guardate cosa siamo riusciti a fare in soli tre mesi e provate a immaginare cosa faremo in tre anni con un partner come CNH Industrial".

Logistica: 500 mila posti a rischio

Le sfide perché il lavoro possa continuare a crescere

Anche se troppo spesso non le si attribuisce la centralità che merita, la logistica conta **2,5 milioni di occupati** in Italia e continua a crescere dal punto di vista occupazionale. Dal 2014 al 2018 l'occupazione del settore è salita del +4,9%, rispetto ad una media italiana del +3,5% nello stesso periodo.

Ma sono ben 500 mila i posti di lavoro potenzialmente a rischio entro il 2027 per l'impatto dirompente della **digitalizzazione** (dall'automazione dei veicoli e carrelli, alla sostituzione di lavoratori di ufficio), mentre almeno 600 mila lavoratori dovranno radicalmente aggiornare le loro competenze per stare al passo con i cambiamenti.

L'innovazione che sta investendo il settore richiederà però anche **nuove professioni**: il numero di nuovi occupati, tra nuovi profili e riconversioni, potrebbe superare da qui al 2027 quello delle professioni a rischio. Sono questi i risultati del rapporto "Le nove sfide per il futuro del lavoro nella logistica" di Randstad Research, presentato a Piacenza al convegno "Il futuro dei profili professionali della Logistica".

"La logistica rappresenta il campo ideale per osservare le trasformazioni in atto" afferma Daniele Fano, Coordinatore del Comitato Scientifico del Randstad Research. "Un settore in crescita, posto dalla trasformazione digitale al bivio tra decrescita dei posti di lavoro per effetto dell'automazione e **sviluppo di nuova occupazione** per le funzioni richieste dall'innovazione. [...] Occorre il coraggio di investire in processi e risorse umane capaci di creare valore, la capacità di cogliere le opportunità dei nuovi trend e di superare i lati più oscuri del settore, un impegno forte su formazione, organizzazione e management".

Secondo le stime dei 2,5 milioni gli occupati, 1.085.000 sono impiegati nella logistica come servizio, altri 800.000 addetti alla supply chain logistica nell'industria.

Scomponendo gli occupati in cluster rappresentativi, si nota che il 51% è

composto da operai, il 29% da tecnici, il 9% da middle e top manager, l'8% da addetti nei servizi e il 2% dall'ambito digitale e robot. Ma guardando la dinamica occupazionale, a fronte di una crescita media del 4,87% degli occupati nel settore dal 2014 al 2018, si scopre una riduzione del 27,7% di lavoratori nei "servizi", quelli maggiormente esposti alla digitalizzazione, e una crescita del 32,5% nel "digitale e robot" (operai +5,7%, tecnici +13,3%, manager +15%).

Grazie a interviste a un gruppo di esperti di logistica e settori correlati, il Randstad Research ha identificato nove sfide correlate sul fronte dell'istruzione, della formazione, dell'occupazione e della crescita per pensare in modo sistemico il futuro del lavoro nella logistica.

1 - Dare centralità alla percezione della logistica. La scarsa attenzione riservata alla logistica ne impedisce lo sviluppo per essere considerato come fattore strategico.

2. Cavalcare i megatrend. I megatrend che impattano sulla logistica vanno capiti e non contrastati, per aprire opportunità di nuovi mestieri. Ad esempio, la preoccupazione per l'ambiente può offrire occasioni di impiego a figure come l'addetto al controllo delle emissioni o il manager nell'innovazione sostenibile; la trasformazione digitale al magazziniere digitale o programmatori; i trend demografici differenziati tra i Paesi vogliono specialisti di marketing/export.

3. Cooperare e competere nelle filiere. La collaborazione nella filiera è essenziale: accordi di trasparenza, aggiornamento delle declaratorie professionali e forme di collaborazione.

4. Management aperto all'innovazione e alle soluzioni organizzative. Molti studi dimostrano come manager altamente formati riescono a dare una spinta in più in produttività e innovazione. È necessario attrarre profili con skill che si differenzino da quelle tradizionali.

5. Capire le trasformazioni delle qualifiche. Senza un'idea precisa dei confini che delineano le qualifiche è difficile strutturare percorsi formativi



adeguati e pianificarne l'aggiornamento.

6. Contrastare l'emergenza di formazione nell'informatica, con un occhio alle competenze ibride. Si dovrebbe potenziare lo studio dell'informatica già a partire dalle elementari, inserendo gradualmente elementi di coding. L'informatica, come il latino e il greco, sviluppa il pensiero logico, e una volta acquisito un linguaggio, è più facile impararne altri.

7. Comunicazione fin dalle scuole elementari. La sensibilizzazione nei confronti dei nuovi mestieri deve iniziare dalle scuole elementari e continuare lungo tutto l'arco della vita.

8. Creare gli ambienti adatti, gli incentivi e le capacità per attuare innovazioni che creano valore e lavoro.

Le imprese che investono in innovazione e sostenibilità sono le più produttive. Chi lavora deve essere incentivato a dare idee di valore per l'azienda. Servono modelli che incoraggino la collaborazione e lo scambio di idee.

9. Ispirare l'orientamento. Occorre stimolare l'interesse dei giovani, e non solo, verso la logistica, riuscendo a comunicare come sia un potente motore di innovazione e trasformazione al centro di processi indispensabili, come lo sviluppo dell'economia circolare, il controllo delle filiere degli scambi al servizio dell'industria e dei servizi, il miglioramento dell'ambiente in senso ampio.

NOLEGGIO

PER IL TUO LAVORO - PER I TUOI CLIENTI

PERCHE' NOLEGGIARE

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

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

GAMMA DRIVER - POSTINI - FOOD

EVO *E-TIMES CITY 8000 HT*



FRAME	Alu Formed 26"/24" easy access, Lega 5061-T6, Tig Welded
FORK	Tig 25", 24" nobbia cavalletto
REAR DERAILLEUR	Shimano 3 velocità interno
SHIFTERS LEVERS	Shimano
BRAKES	Freni a rullo Shimano
HUBS	Shimano alu 36h motor on 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-TY100
SHIFTERS LEVERS	Shimano Tourney SL-RS15 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 58A-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	

Torino capitale della mobilità futura

Grande successo per la seconda edizione del FMW

Con 2.500 accessi si è chiusa la seconda edizione di **Future Mobility ExpoForum** di Torino che per due giorni ha accolto gli operatori di tutte le filiere industriali e di servizio del trasporto di persone e merci. Le sale del Centro Congressi Lingotto hanno ospitato 13 convegni e 3 Conferenze Nazionali, animati dai 143 relatori.

L'ExpoForum è stata composta da un'area espositiva e un'area **esperienze**, dedicata ai test dei prodotti e dei veicoli più innovativi in tutte le categorie proposte.

“L'evento si è confermato come il più completo palcoscenico e sede di incontro e confronto per aziende, istituzioni ed enti di ricerca che operano con l'obiettivo di una **mobilità del futuro** smart, inteso come sostenibile, accessibile, efficiente ed efficace” commenta Carlo Silva, Presidente di Clickutility Team e co-fondatore della manifestazione.

“22 sostenitori e 97 partner hanno contribuito alla realizzazione della manifestazione”, ribadisce Simona Sandrini, Event Manager di GL events, co-fondatrice della manifestazione.

“Future Mobility ExpoForum ha visto la presenza qualificata delle autorità pubbliche ad ogni livello, dalle amministrazioni locali, in particolare quelle di Torino e Piemonte, al Parlamento Europeo, segno della grande rilevanza di questi argomenti per il futuro delle città”.

La manifestazione è stata teatro dell'approfondimento sulle tematiche



più calde della mobilità futura e del confronto serrato su come realizzarla partendo dal presente: **veicoli sostenibili**, con particolare attenzione alla mobilità elettrica in tutte le sue forme; logistica intelligente e sostenibile in ambiente urbano; smart road e smart traffic; mobilità come servizio, tra cui le varie forme di sharing; smart city sicura e resiliente; auto connesse; sicurezza stradale; infrastrutture e logistica a medio e lungo raggio con un focus sul Piemonte come ponte tra Mediterraneo ed Europa.

Le **Conferenze Nazionali**, che hanno riconosciuto il ruolo innovativo e di sperimentazione di Torino nella Future

Mobility, hanno interessato l'Urban Air Mobility, la mobilità aerea urbana applicata sia alle merci che alle persone; la Guida Autonoma, una conferma del ruolo primario ricoperto da Torino nella sperimentazione in tale ambito; e la **Micromobilità**, intesa come monopattini elettrici, segway e monoruota che hanno recentemente occupato il paesaggio urbano diffondendosi con estrema rapidità e offrendo una soluzione reale per il decongestionamento del traffico.

Le presentazioni tenute durante le sessioni di conferenza di Future Mobility ExpoForum sono disponibili per gli accreditati sul sito della manifestazione all'indirizzo fmweek.it.

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



Solutrans, il salone internazionale di Lione

Veicoli industriali e urbani elettrici

Con 900 espositori e marchi rappresentati, ossia un aumento del 47% rispetto all'edizione 2017, tra cui il 31% di nuovi espositori, l'edizione 2019 di Solutrans ha avuto un grande successo, frutto di un lavoro iniziato diversi anni fa dalla FFC (Federazione Francese della Carrozzeria). Il salone rappresenta ormai un evento di riferimento internazionale per tutti gli attori del settore del veicolo industriale e urbano. Con il 27% di **espositori internazionali** provenienti da 23 Paesi e l'11% di visitatori provenienti da 33 Paesi, Solutrans 2019 rafforza il suo posizionamento internazionale, in particolare in Europa e nel Nord Africa.

A conferma di questa dimensione mondiale, Solutrans è stata accreditata dall'OICA, Organizzazione Internazionale dei Costruttori di Automobili. Il salone è entrato a far parte della cerchia ristretta degli eventi, riconosciuti all'unanimità da oltre 35 Paesi in tutto il mondo, accanto ai principali eventi dell'Automobile e del Veicolo Industriale.

Nell'era digitale e delle nuove tecnologie, il salone ha messo in luce le principali tendenze del settore attraverso il suo nuovo spazio Solutrans 4.0 grazie alla presenza di tutti gli attori delle **tecnologie innovative** nei settori dei veicoli industriali e urbani, dell'intralogistica e delle Nuove Tecnologie d'Informazione e di Comunicazione.

Il salone ha anche ospitato numerose start-up innovative e laboratori di ricerca e sviluppo dei principali gruppi industriali, presentando soluzioni tecnologiche per il futuro (3D, realtà virtuale...) e nuovi modelli di consegna come droni e robot.

Temi all'avanguardia, i posti di lavoro e la formazione sono stati valorizzati in un'area dedicata di oltre 1.000 mq.

Dinamica e operativa, questa zona del salone ha permesso di riscoprire le attività del settore e la formazione associata. È stato realizzato un ampio **forum sull'occupazione**, in collaborazione con specialisti del settore (Pôle Emploi, Monster ...), per mettere in contatto reclutatori e candidati.



In questo Forum sono state presentate nuove soluzioni di ricerca e uno strumento lanciato dalla FFC, Mobili'Job, che mira a raccogliere tutte le offerte del settore. La FFC ha anche organizzato tre sessioni di "Job Dating", durante le quali quasi 50 aziende hanno ricevuto numerosi candidati.

Principale sfida del settore, l'ambiente è al centro delle preoccupazioni di tutti gli operatori.

La conferenza plenaria di apertura intitolata "Il sesto appuntamento del settore", in collaborazione con la PFA, è stata per lo più dedicata al libro bianco sul tema "**Elettricità per il settore dei veicoli industriali e urbani**", consegnato alle autorità pubbliche all'inaugurazione del Salone.

Da parte sua, la plenaria ha illustrato in dettaglio la fattibilità di una filiera di veicoli elettrici industriali e urbani, formulando proposte concrete per lo sviluppo dell'elettro-mobilità entro il 2025.

Al fine di soddisfare tutte le aspettative dei visitatori, gli organizzatori hanno proposto un programma particolarmente ricco e variegato che è stato un grande successo:

- un ampio programma di conferenze riflesso delle (ri)evoluzioni che

dinamizzano la catena di valore della filiera;

- una zona di prova esterna ottimizzata per dimostrazioni uniche di veicoli di tutti i tipi (elettrici o autonomi, concept car...). Nell'ambito della loro missione di rivalutazione del settore dei veicoli industriali e urbani nei confronti del grande pubblico, Solutrans e la FFC hanno implementato quest'anno un'ampia collaborazione con Autoroute info 107.7.

Durante 4 giorni, quasi 11 milioni di ascoltatori hanno ascoltato i massimi esperti esprimersi sulle questioni del settore. **Innovazione, sicurezza, occupazione, nuove energie:** tutti i temi sono stati trattati nell'ambito di 20 trasmissioni in diretta.

Solutrans 2019 è stato ancora una volta ritmato da momenti forti e ha offerto a tutti l'opportunità di scambiare e condividere opinioni in un'atmosfera calda e amichevole, come la serata di consegna degli Innovation Awards alla Camera di Commercio e d'Industria di Lione.

La Cena di gala, ha messo in luce il successo di Solutrans e ha accolto oltre 1.200 ospiti riuniti nel Pad. 2.2 con una cena gourmet e due concerti inediti di Rabeats e Boney-M.

Il futuro della mobilità In scena a Citytech

Sono state due giornate intense quelle di Citytech, evento leader in Italia per le tecnologie legate alla mobilità, che si è tenuto il **20 e 21 novembre** presso il Milano Luiss Hub.

Promosso dal Comune di Milano, patrocinato dai Ministeri dell'Ambiente e dello Sviluppo Economico, Regione Lombardia e Agenzia per l'Italia Digitale, la settima edizione di Citytech ha affrontato le tematiche più innovative del settore mobilità.

Come ha raccontato **Marco Granelli**, Assessore alla Mobilità e Lavori Pubblici del Comune di Milano: "Siamo dentro un cambiamento interessante che ci porta verso una maggiore sostenibilità ma dobbiamo saperlo governare, e questo è il compito di una buona amministrazione. Questo cambiamento verso la **mobilità sostenibile** è già in atto da alcuni anni grazie agli investimenti sul trasporto pubblico e alle reti di connessione costituite per esempio dalla sharing mobility. Ma il cambiamento continua e sarà sempre più in chiave elettrica: dal piano di riconversione della flotta Atm che porterà l'azienda dei trasporti milanesi ad adottare mezzi a zero emissioni entro il 2030, alla dotazione di una infrastruttura di **ricarica elettrica** in città. Milano si sta ponendo degli obiettivi ambiziosi e appuntamenti come Citytech sono importanti perché aiutano a far circolare idee e buone pratiche".

L'innovazione arriva dalla Super Smart Society - La Sessione Istituzionale



di apertura è stata dedicata al tema "Super Smart Society - Come l'**utilizzo consapevole delle tecnologie** dà vita alla città 5.0".

Sorpassato il concetto di quarta rivoluzione industriale, il file rouge degli interventi ha riguardato il quinto stadio dell'evoluzione della società, la società 5.0.

Come ha spiegato la moderatrice della sessione Emilia Garito, CEO di Quantum Leap IP: "La Super Smart Society si basa sulla **soddisfazione di reali bisogni** e si esprime in maniera esaustiva nel concetto giapponese di Society 5.0, ovvero una società tecnologicamente avanzata in cui il progresso è progettato in chiave Human Centered, pensato quindi per migliorare le condizioni di vita e di lavoro dell'uomo."

La mobilità prende il volo con la Urban Air Mobility - Una novità assoluta per il nostro Paese è stata affrontata nel workshop tecnico del pomeriggio: la Urban Air Mobility.

Diversi gli **ospiti internazionali** che hanno raccontato come la mobilità urbana aerea, considerata da molti come la prossima frontiera dell'innovazione, stia prendendo corpo diventando sempre più una realtà in diverse aree del mondo.

Tra i più interessanti, è stato presentato lo studio condotto da NEXA Advisors, che ha preso in esame 74 città nel

mondo, tra le più idonee ad ospitare nuovi servizi di mobilità aerea. Tra queste anche Milano, che si posiziona al 27° posto tra le città analizzate con più potenziale. Il capoluogo lombardo è, infatti, naturalmente candidato ad attrarre l'innovazione tecnologica della mobilità urbana aerea.

I protagonisti della mobilità del futuro - Il viaggio di Citytech all'insegna della **Digital Transformation** è proseguito poi con i diversi workshop tecnici, il cui programma è disponibile sul sito del Forum.

Si è discusso, dunque, di alcune tra le tematiche più trendy ed attuali del momento: micromobilità, sharing mobility, veicoli elettrici, infrastrutture di ricarica, pagamenti digitali, big data, blockchain, city logistic e soluzioni per la sosta.

Oltre alle conferenze, il format di Citytech ha previsto anche un'**estesa area espositiva** dove le aziende più all'avanguardia del settore hanno presentato prodotti e servizi, progetti e concept che guardano al futuro della mobilità. Protagoniste le aziende sponsor del Forum: ALD Automotive, FREE NOW e Geotab (Silver Sponsor), Be Charge, Bosch e SHARE NOW (Supporter Sponsor), ACCIONA, ESRI Italia, Flowbird e hive (Tech Sponsor), K-City e VINCO.NET (Startup), Circ, Energica Motor Company, MiMoto e Mobike (Mobility Partner).





RC AUTO, SCADENZA DI FINE ANNO

La polizza assicurativa dei tuoi veicoli sta per scadere?

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

Da oltre vent'anni, attraverso i suoi gruppi d'acquisto, **ASSOTRASPORTI** ricerca sul mercato **le tariffe più competitive** fra primarie compagnie assicurative per offrirti condizioni estremamente favorevoli, con massimali e specifiche di polizza dedicate al **settore dell'autotrasporto**.



Inoltre, offriamo: polizze **RC Vettoriali**, RC Professionali, Polizze Fideiussorie, Tutela Legale, **Tutela Patente**, polizze del ramo vita e molto altro ancora!

Richiedici un preventivo gratuito:

Inizia a risparmiare con noi!



COMPILA E INVIACI IL COUPON SEGUENTE
(Fax: 0171 426964 • E-mail: info@assotrasporti.eu)

Ragione sociale.....
Città.....Provincia..... Tel.....
Fax..... E-mail.....

ELENCO VEICOLI

Tipo veicolo (trattore stradale, motrice, furgone, auto)	Uso (conto terzi, conto proprio)	Massa a pieno carico	Targa	Scadenza polizza annuale	Attuale compagnia assicurativa

I dati riportati saranno trattati secondo le modalità previste dal D. Lgs. 196/2003 e dal Regolamento UE 2016/679

2014-2018: calano gli incidenti

Meno autobus e autocarri coinvolti

Secondo i dati pubblicati dall'Istat e dal **Centro di Ricerche Continental Autocarro**, i camion coinvolti in incidenti stradali sono calati dell'1,5%.

Sono 2.397 gli autobus coinvolti in un incidente stradale nel 2018, con un calo del 4,5% rispetto al 2014. I casi riguardanti gli autocarri, invece, sono stati di 21.029 nel 2018, calando dell'1,5% rispetto al 2014.

“I dati mostrano un **miglioramento**, ma è indispensabile continuare sulla strada intrapresa. C'è ancora molto lavoro da fare e gli incidenti si devono ulteriormente ridurre” dichiara Enrico Moncada, Business Unit Truck Replacement and Original Equipment Manager Continental Italia.

L'elaborazione dei dati pubblicata contiene anche un prospetto a **livello regionale**.

Nel comparto degli **autocarri pesanti** si è registrato un aumento in Friuli Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Puglia, Sardegna, Trentino Alto Adige, Umbria e Veneto. In Calabria il dato del 2018 è lo stesso del 2014. Le restanti sono in calo.

	Autobus			Autocarri		
	2014	2018	Var %	2014	2018	Var %
Abruzzo	36	35	-2.8	432	360	-16.7
Basilicata	16	6	-62.5	137	125	-8.8
Calabria	36	27	-25.0	320	320	-
Campania	110	100	-9.1	842	830	-1.4
Emilia-Romagna	217	217	-	2.688	2.537	-5.6
F. V. Giulia	44	53	20.50	348	398	14.4
Lazio	346	313	-9.5	2.176	1.924	-11.6
Liguria	398	491	25.3	997	1.037	4.0
Lombardia	299	314	5.0	4.311	4.409	2.3
Marche	46	58	26.1	711	647	-9.0
Molise	5	4	-20.0	69	52	-24.6
Piemonte	197	149	-24.4	1.549	1.571	-2.1
Puglia	120	74	-38.3	873	892	2.2
Sardegna	35	49	40.0	291	316	8.6
Sicilia	119	85	-28.6	1.001	924	-7.7
Toscana	240	190	-20.8	1.880	1.829	-2.7
T.A. Adige	55	54	-1.8	448	484	8.0
Umbria	21	20	-4.8	298	326	9.4
Valle d'Aosta	2	2	-	44	34	-22.7
Veneto	173	159	-9.8	1.942	2.068	6.5
Italia	2.509	2.397	-4.5	21.357	21.029	-1.5

SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



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

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

Via Fiume 34, 18038 SANREMO (IM)

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

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



Giordano Biserni
Presidente ASAPS

Il gioco dell'oca della sicurezza stradale

La riforma del Codice della Strada "torna al via"

Il "Gioco dell'oca" era un bellissimo passatempo per i più giovani, un gioco da tavolo che non ha mai cambiato le proprie regole. E lo vogliamo prendere come esempio, per descrivere quello che è oggi il panorama di una **riforma del Codice della Strada** che ripartirà da zero.

La casella "torna al via" era quella che tutti noi odiavamo, magari a pochissimo dal traguardo, dopo una lunga serie di tiri fortunati con i dadi, consapevoli che la posta in gioco e la casella "fine" era ormai raggiunta.

Dopo aver ascoltato la scorsa settimana in Commissione Trasporti alla Camera la neo Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, abbiamo compreso che la miniriforma del Codice della Strada, non arriverà in Assemblea, a causa della nuova relazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze che ne ha bloccato l'iter.

Anzi quel disegno di legge è morto. Niente casa avanzata e zone scolastiche, nulla di nulla sull'inasprimento delle sanzioni per chi utilizza cellulari, computer, smartphone, tablet alla guida con la sospensione della patente già alla prima violazione, zero assoluto per la riforma della contestazione per accertare l'uso di sostanze stupefacenti mentre si è alla guida, scordatevi il **pacchetto di nuove** norme dirette ai ciclisti, compreso l'obbligo di mantenere una distanza minima laterale, l'obbligo del casco per i minori di anni 12 e la casa avanzata per i ciclisti.

Spazzate via altre decine di modifiche del Codice che erano certamente un piccolo segnale, ma almeno erano un preciso segnale di attenzione alla sicurezza stradale che, dopo la legge nr. 41/2016, non ha più visto alcun provvedimento (tranne l'obbligo dei



seggolini antiabbandono per i minori di 4 anni) degno di modificare sostanzialmente i pilastri di un codice che si avvicina ai 30 anni di vita.

Insomma, per la miniriforma del Codice della Strada (che risultava calendarizzata a novembre nel programma dell'Assemblea della Camera dei Deputati) **si torna al via**.

Non potremo mai scordare che nella precedente legislatura, esattamente sei anni fa (era l'8 ottobre 2013) veniva approvato, sempre alla Camera e in tempi rapidi, il disegno di legge delega di riforma del Codice.

Peccato che al Senato quel DDL non riuscì mai a vedere l'Assemblea di Palazzo Madama. Perché? Sempre una relazione del Ministero dell'Economia e Finanze bloccò l'iter, non venne infatti fornito il parere favorevole alla prosecuzione dei lavori. Anche in quel caso si era tornati al via.

Ma non è tutto. Dall'audizione emerge che la Ministra, cui va riconosciuta una chiarezza sul tema della sicurezza stradale e la **volontà di ascoltare** il

Parlamento, ha fatto il punto sul decreto interministeriale del Ministero Trasporti e Ministero Interno, che attua l'art. 25 della Legge nr. 120/2010.

A quasi 10 anni (pazzesco) i due Ministeri non hanno ancora approvato quel testo che obbliga le amministrazioni locali (ma non lo Stato) a riferire puntualmente la destinazione dei proventi delle sanzioni al Codice della Strada.

Il testo, pronto da anni, era stato bloccato perché mancava il portale informatico in cui inserire i dati, con la suddivisione di quelli derivanti dalle **violazioni sulla velocità**, anche su strade non di proprietà e tutte le altre violazioni.

Un altro testo fu presentato a febbraio del 2019, mentre a giugno in Conferenza Stato - Città è arrivato l'ultimo testo. Un testo che se è apprezzabile per obbligare Comuni e Province a dichiarare cosa fanno dei soldi dei cittadini (peraltro risulta ad ASAPS che sono già oltre trecento i Comuni che già oggi rendicontano la destinazione al

Ministero dell'Interno), dall'altra ha messo in allarme proprio gli Enti locali, per l'allegato B al decreto previsto nel testo all'articolo 6. Quello che riguarda le modalità innovative dei controlli velocità.

E allora durante l'audizione in Commissione Trasporti alla Camera della Ministra De Micheli, abbiamo appreso dalla sua viva voce che "mentre sulla **destinazione dei proventi contravvenzionali** sono tutti d'accordo, potrebbero esserci gravi problemi di natura economico-finanziaria per le Province e i Comuni, a causa dell'impossibilità dei controlli. Non si può fare un atto senza valutarne l'impatto. Ci prendiamo tempo per valutare se l'allarme lanciato da ANCI e UPI è emotivo oppure se è d'impatto vero. Serve una omogeneità."

Insomma non si torna al via, ma quasi. E allora ci permettiamo di dare, come sempre, il nostro modesto contributo.

E diciamo alla Ministra di dividere in due quel decreto, attuando subito quanto previsto da due lustri a questa parte. Cioè il testo relativo alla rendicontazione venga immediatamente inviato al Consiglio di



Stato per il previsto parere, e venga firmato subito, mentre se si intendono modificare le regole d'ingaggio sui controlli della velocità (che lo ricordiamo, rimane tra le principali cause di sinistro stradale mortale e con feriti in Italia), lo si faccia mettendo attorno al tavolo dirigenti e tecnici non solo del Mit e dell'Interno ma anche dell'ANCI, perché non era accettabile una esclusione dalle strade extraurbane delle Polizie Locali o la **modifica dell'intera segnaletica**, come non è accettabile avere controlli

con postazioni fisse nei Comuni dove non è stata osservata la procedura che coinvolge le Prefetture. Insomma, le nuove regole vanno scritte subito ma in modo legittimo, e non stravolgendo il Codice della Strada, per perseguire un "populismo" dell'**insicurezza stradale**, che sta combattendo contro etilometri, autovelox ed altre apparecchiature che spesso, molto spesso, disinnescano vere e proprie "bombe ad orologeria". Questa volta lo diciamo noi, si torni al via, ma facciamo presto.

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE

**CUNEO
RENT**

via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - 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**

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 UN'AZIENDA ROMANA: "L'ORGANIZZAZIONE È ALLA BASE DEL SUCCESSO DELLE AZIENDE DI TRASPORTO"

Sono un dipendente di un'impresa romana che si occupa di trasporto da e per il Porto di Civitavecchia. Siamo una piccola realtà, nella quale mi occupo principalmente di documentazione, verbali stradali e gestione del personale. In tutto, siamo una ventina di dipendenti viaggianti, due impiegati in ufficio e il titolare.

Per lo più, trasportiamo rimorchi provenienti dal **porto di Civitavecchia** con destinazione nel nord e sud Italia. In generale, gestiamo tutte le tipologie merceologiche di settore: ad esempio abbiamo una macchina dedicata per il trasporto del latte per importanti realtà locali e ci occupiamo anche di trasporto di olio.

Per noi, l'**organizzazione** è un punto fondamentale dell'azienda. Quando si organizza il lavoro e il viaggio in maniera ottimale, è difficile imbattersi in grossi problemi. Vi faccio un esempio: di solito nel periodo natalizio non abbiamo respiro ma quest'anno, che si è registrato un calo anomalo, siamo

riusciti a sopperire grazie alla diversificazione dei clienti e delle tipologie di merci trasportate.

Tuttavia, alle volte si presentano **alcune criticità**. Nei porti, che possono essere considerati vere e proprie città, coesistono diverse realtà (finanza, autorità portuali, dogana, operatori, etc.) che lavorano con orari, tempistiche e regole diverse che possono generare ritardi e incertezze del trasporto.

L'integrazione delle diverse realtà dei sistemi portuali, attraverso la **digitalizzazione** e l'automatizzazione dei processi, è sicuramente un punto a favore per la risoluzione di questi problemi. A tal proposito, un buon esempio è rappresentato dal **porto di Livorno**: il personale ha accesso a tutta la documentazione relativa al trasporto nell'istante in cui il mezzo passa al varco, tramite la lettura della targa. Al contrario, a Civitavecchia, porto prevalentemente turistico ma che ha conosciuto una forte espansione negli ultimi anni grazie al trasporto intermodale, questo non accade e alle volte è necessario aspettare 15-30 minuti solo per la verifica dell'autorizzazione da parte del personale.

Un altro esempio del giusto impiego delle nuove tecnologie è il **tachigrafo digitale** di cui sono dotati gli ultimi mezzi acquistati. Certo, per padroneggiare bene lo strumento è necessario fare molta formazione, sia per gli autisti che per i dipendenti in azienda, ma ci stiamo trovando bene. Una volta appreso il funzionamento, l'azienda ha in mano **uno strumento in più** per gestire in maniera ottimale il lavoro.



Per noi la sicurezza, del trasporto e del personale viaggiante, la qualità del servizio offerto e il rispetto delle regole sono principi basilari: i prezzi eccessivamente bassi offerti da alcune realtà non fanno altro che riflettere la scarsa qualità e sicurezza del servizio offerto. Da anni ormai si parla di **tariffe minime** per l'autotrasporto, per fronteggiare il problema della concorrenza sleale. Tuttavia, secondo me, non sono necessarie: il semplice rispetto delle regole da parte di tutti porterebbe al giusto equilibrio di mercato. Basterebbe aumentare i controlli e far sì che tutte le aziende rispettino leggi e regolamenti per **garantire il giusto prezzo** per il nostro lavoro.

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

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



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

USCIAMO DAGLI SCHE-



UNIAMO LE FORZE



BLOCCHIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SEN-



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



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



CORSI DI FORMAZIONE

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



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

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di

www.assotrasporti.eu



info@assotrasporti.

+39 348 8827231

Stati Generali delle PMI

Assotrasporti con Valore Impresa

Viviamo in uno stato di crisi economica ormai perenne, ma è tempo di rompere questo muro di silenzio e far sentire la voce di milioni di piccoli e medi imprenditori che possono e devono tornare protagonisti di una vera e propria **rinascita economica e civile**.

Assotrasporti, rappresentata dal Presidente Secondo Sandiano, partecipa agli stati generali delle PMI promossi da Gianni Cicero, Presidente di Valore Impresa, in qualità di portavoce degli autotrasportatori italiani, per chiedere congiuntamente di "rottamare il vecchio fisco per sostenere lo sviluppo del Paese".

"Con il sottosegretario MEF Pier Paolo Baretta, deputati, senatori e **rappresentanze delle associazioni** e confederazioni che difendono le PMI e i professionisti, in alternativa alle grandi associazioni del sistema che sta portando il Paese alla deriva. Proposte concrete che arrivano dalla base studiate sulla realtà quotidiana ed elaborate dai professionisti e docenti" dice Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti.

All'incontro intitolato "**Un fisco da rottamare** per sostenere lo sviluppo" presso la Camera dei Deputati, aula del palazzo dei gruppi parlamentari, prendono parte anche PMI Italia, la Confederazione Nazionale delle Piccole e Medie Imprese Presieduta da Tommaso Cerciello, ANIE Associazione Nazionale Imprese Europee rappresentata da Diego Moscheni e UNI, Unione Nazionale Imprenditori rappresentata da Mario Burlò.

Inoltre, partecipano il sottosegretario al Ministero dell'Economia e delle Finanze, Pier Paolo Baretta del Partito Democratico, la presidente della Commissione Finanze della Camera, Carla Ruocco del Movimento 5 Stelle, il vicepresidente della Camera, Davide Rampelli di Fratelli d'Italia, il senatore Claudio Durigon e il deputato Massimo Garavaglia della Lega, i parlamentari Andrea De Bertoldi di Fratelli d'Italia e Lucio Malan di Forza Italia.



"In Italia c'è chi sembra preoccuparsi soltanto di complicare la vita di chi vuole **fare impresa**" afferma Gianni Cicero, Presidente di Valore Impresa, "generando norme irrazionali che vessano e colpevolizzano milioni di PMI italiane, favorendo così l'evasione/omissione e la chiusura di centinaia di migliaia di aziende".

"La piccola impresa nella crisi ha dimostrato la necessità di **essere aiutata e valorizzata** e anche il fisco deve fare la sua parte" dichiara il sottosegretario MEF, Pier Paolo Baretta, proponendo un tavolo di confronto.

Della stessa opinione Carla Ruocco: "sin da quando è iniziata la mia esperienza in commissione, ho proposto la semplificazione fiscale come tema fondamentale e ho supportato una proposta di legge di 36 articoli confluita nel Decreto Crescita".

"Un governo responsabile dovrebbe puntare sull'**aumento della ricchezza**" dichiara Davide Rampelli, "non si possono continuare a fare manovre redistributive, se non c'è ricchezza da redistribuire".

Allo stesso modo, Claudio Durigon si augura che "finisca la **fase assistenziale** perché oggi il punto fondamentale

sono le aziende". Massimo Garavaglia suggerisce di "ribaltare la frittata e smettere di fare leggi pensando alle grandi imprese. Facciamo, invece, leggi per le aziende e poi deroghe per quelle più grandi".

Riassumendo, agli stati generali si è parlato di nuove procedure e nuovi criteri di deducibilità dei costi, di tassazione per cassa, pagando l'Iva e le tasse solo sulle fatture incassate, di divieto di compensazione dell'Iva per le imprese che lavorano con il Pubblico. Inoltre, si è discusso anche di evasione fiscale, della **strumentalizzazione della problematica** che compara i grandi evasori di finanza, industria e multinazionali, con chi evade/omette per necessità.

"La globalizzazione impone di ripensare un sistema economico troppo polverizzato," dichiara Gianni Cicero, "bisogna potenziare e riqualificare le procedure di sostegno creditizio-finanziario per le PMI e ridurre drasticamente la burocrazia. Se facciamo questo, ripartiamo".

L'incontro rappresenta il quarto appuntamento degli stati generali delle PMI. Il percorso fatto finora è soddisfacente, infatti, quattro delle **proposte emerse**

durante l'appuntamento di marzo sul tema "PMI Italia: il credito è finito" riguardanti proprio il credito alle imprese sono state inserite nel Decreto Crescita. "Oggi passiamo al tema del Fisco e ci aspettiamo dal nuovo Governo altrettanta sensibilità e lungimiranza". L'evento è stato moderato dal Prof. Giovanni Miele, docente universitario già giornalista Rai, mentre le relazioni tecniche sono state introdotte dalla Dott.ssa Marina Augello, commercialista, "un **fisco iniquo e contro lo sviluppo**" a cui sono seguite la Dott.ssa Manuela Giuliani, commercialista e revisore contabile, "nuovi concetti di determinazione della base imponibile soggetta a tassazione", la Dott.ssa Manuela Frediani, commercialista e revisore contabile, "definire una tassazione per cassa e non per competenza", il dott. Massimo Agostini, commercia-

lista e revisore contabile, "L.155/2007 - DL 14/2019 - inizia la rottamazione delle imprese", il dott. Luca De Cinti, commercialista e revisore contabile, "Evasione Fiscale: snellire le procedure per eliminarla".

Di particolare importanza l'intervento del prof. Maurizio Leo, professore ordinario di diritto tributario della Scuola Nazionale dell'Amministrazione, Presidenza del Consiglio dei Ministri nonché docente nei reparti d'istruzione della Guardia di Finanza.

All'incontro hanno partecipato rappresentanti di Associazioni e Confederazioni datoriali per dare un chiaro messaggio alla Politica ed alle Istituzioni anche in termini di rapporti di Rappresentanza tradizionalmente concepita. Non è concepibile, infatti, il tentativo di monopolizzare l'azione della Rappresentanza, così come hanno

fatto Confindustria e i Sindacati della triplice, con l'assurdo accordo con l'Inps e l'Ispettorato del Lavoro.

Esiste un'altra Rappresentanza, meno di palazzo e di corridoio e più vicina alle imprese e ai lavoratori, un fronte della Rappresentanza che dialoga su temi veri come quelli del fisco.



Assotrasporti chiede interventi urgenti sulla sicurezza

Comunicato stampa del 26 novembre 2019

L'autotrasporto era già in crisi e il maltempo degli ultimi giorni lo sta mettendo in ginocchio. Occorrono interventi urgenti per assicurare la sicurezza degli autotrasportatori e di tutti gli utenti della strada e verifiche della **stabilità delle infrastrutture**. La Liguria rischia l'isolamento: è necessario sospendere i pedaggi sulle tratte autostradali utilizzabili" tuona Secondo Sandiano, Presidente Nazionale di Assotrasporti. "La **perturbazione** che si è abbattuta sul nostro Paese nelle giornate di **sabato 23 e domenica 24 novembre 2019** ha colpito prevalentemente il nord-ovest, causando frane e smottamenti che, nei casi più gravi, hanno portato alla chiusura delle principali vie di comunicazione della regione" dice Fabrizio Civallero, Segretario nazionale Assotrasporti, evidenziando il fatto che "questa volta **non ci sono state vittime**, ma non si può continuare a rischiare la vita di chi è obbligato a utilizzare le infrastrutture per lavoro".

Nella giornata di sabato 24 novembre 2019 una frana ha causato il **crollò del viadotto** Madonna del Monte sulla A6

Torino-Savona, sulla carreggiata in direzione Torino.

Chiuso anche il tratto in direzione Savona per controlli sulla stabilità che dovrebbero concludersi entro 5-6 giorni.

Inoltre, le forti piogge hanno causato l'**apertura di una voragine** sul manto stradale tra Asti e Villanova in direzione Torino della A21 Torino-Piacenza.

Grazie al pronto intervento dei tecnici già nella mattinata del 25 novembre la circolazione è tornata normale, con ripristino totale dell'asfalto.

Situazione analoga sulla A5 Torino-Aosta, dove il **rischio di frana** nel comune di Quincinetto ha causato la chiusura del tratto compreso tra Ivrea e Point Saint Martin con deviazione totale del traffico sulla strada statale, con riapertura dell'autostrada nella giornata di lunedì 25 novembre.

Ancora, sulla A26 Genova-Gravellona Toce la società autostradale ha deciso di chiudere per alcune ore il tratto tra l'allacciamento con la A10 e lo svincolo di Masone per verifiche tecniche.

La viabilità, completamente interrotta alle ore 21.30 del 25 novembre, è

stata parzialmente ripristinata nella mattinata del 26 novembre, con transito su una corsia per senso di marcia.

A questi gravi episodi, si aggiungono i problemi relativi alla circolazione dei treni con **linee interrotte** e interventi urgenti da effettuare per la messa in sicurezza.

Questo il pesante risultato della prima **forte perturbazione** che ha colpito la Penisola: la Liguria ha rischiato di rimanere completamente isolata e le ripercussioni per le limitazioni al traffico e il ripristino di tutte le autovie si abatteranno non solo sulla Regione, ma anche su tutta l'Italia nord-occidentale.

Pertanto, è necessario intervenire, e **intervenire in fretta**.

Sono necessari controlli puntuali, verifiche delle infrastrutture esistenti e ammodernamento delle stesse, perché questa ondata di maltempo non sarà la sola.

Fenomeni atmosferici estremi come questi si stanno intensificando e alla prossima allerta rossa la Liguria, così come altri territori fragili, rischiano l'isolamento completo.

Move.App Expo 2019

La tavola rotonda con Assotrasporti

Il 27 novembre, in occasione del Move.App Expo di Genova, si è svolta la tavola rotonda conclusiva dell'evento "**Trasporti e logistica**" durante la quale si è parlato de "Le ricadute sul trasporto stradale" alla luce dei recenti avvenimenti.

La tavola rotonda 2019 fa seguito all'evento tenutosi l'anno scorso in occasione del Move.App Expo 2018 di Torino, durante il quale, a seguito del crollo del Ponte Morandi e dell'incidente di Bologna in cui esplose un'autobotte, emerse la necessità di rendere obbligatoria l'installazione di **sistemi di frenata assistita** almeno sui mezzi usati che trasportano merci pericolose e di attivare al più presto un piano di verifica delle infrastrutture dell'intero Paese.

Moderatore dell'evento il Presidente di Assotrasporti, Secondo Sandiano, affiancato dal segretario nazionale, Fabrizio Civallero e dai relatori Luca Abatello, CEO & Founder Circle S.p.a., Marzia Cicchetti, Customer Service and Marketing Office Supervisor di PSA Genova Pra', l'ingegnere Davide Isola e il professore Riccardo Genova, PhD in Ingegneria ed Economia dei Trasporti.

Dopo il saluto iniziale, il **Presidente Assotrasporti** ha fatto una breve panoramica degli ultimi gravi eventi che si sono verificati in Italia a causa del maltempo, sottolineando il rischio di isolamento completo della Liguria, la cui viabilità era già stata pesantemente compromessa dopo il crollo del Ponte Morandi.

In seguito, Luca Abatello ha illustrato il **progetto E-Bridge**, Emergency and Broad Information Development for the ports of Genoa, che prevede l'implementazione di una piattaforma Ict finalizzata alla condivisione dei dati tra sistemi portuali, varchi dei terminal, aree circostanti e connessioni dell'ultimo miglio ferroviario.

Con Marzia Cicchetti, invece, i presenti hanno cercato di proporre alcune soluzioni possibili per far fronte al crollo del viadotto sulla A6 Torino-Savona e conseguente chiusura del



tratto, e la limitazione al traffico sulla A26 Genova-Gravellona Toce tra lo svincolo di Masone e l'allacciamento con la A10 a una sola corsia di marcia per direzione.

I partecipanti hanno concordato che, per **evitare la paralisi del Porto di Genova** e le pesanti ricadute che si avrebbero su tutto il nord Italia, si potrebbe riservare la sola corsia attualmente percorribile sulla A26 nel tratto interessato dalla limitazione al traffico ai soli veicoli pesanti in entrambe le direzioni di marcia.

Inoltre, è necessario che si intervenga anche sul piano economico, sospendendo momentaneamente il pagamento del pedaggio autostradale fino al ripristino della regolare viabilità.

Durante il Move.App Expo 2018 Assotrasporti, insieme all'avvocato Davide Calvi, aveva approfondito il tema delle **concessioni autostradali** "segretate" dallo Stato.

È passato un anno e dopo i vari annunci di revoca dei contratti nulla è cambiato: gli italiani continuano a rischiare la vita su infrastrutture inadeguate e pericolose.

Infine, è doveroso che l'Ansfisa, Agenzia

Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali, istituita con il decreto Genova del settembre 2018 e fortemente voluta dal Governo precedente per redigere la **mappa dei rischi per la viabilità italiana** e monitorare lo stato di degrado delle infrastrutture, entri al più presto in funzione.

La tavola rotonda con Assotrasporti è stata aperta al termine dell'incontro "Trasporti e logistica - prima parte" durante il quale Francesco Maresca, Assessore allo Sviluppo Economico Portuale e Logistico, Jacopo Riccardi della Regione Liguria Segreteria Generale Settore Infrastrutture, Marco Vaccari, Dirigente della Direzione Tecnica della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e RUP per le opere di modifica della viabilità interna al porto di Genova, Luigi Legnani, Presidente FerCargo, Guido Porta, Presidente FuoriMuro e Luca Abatello, con la moderazione di Fabio Capocaccia, Presidente Istituto Internazionale delle Comunicazioni, hanno discusso il tema dei trasporti e della logistica connessi all'instradamento ferroviario delle merci del porto di Genova.

La lettera di Stefano Zanocco

Caltrano, 27 novembre 2019

Buonasera, stavo leggendo l'articolo di Trasporto Europa riguardo i **controlli fatti dalla Tispol** in 29 Paesi europei, dal 14 al 20 di ottobre 2019. Controllati 227.004 tra camion e bus, l'infrazione primaria riguarda il cronotachigrafo e il suo uso: 7.623 contestazioni sui tempi di guida e di riposo e 6.049 casi in cui l'apparecchio non è stato utilizzato correttamente.

Gran numero di veicoli, mi sorge un dubbio da tanto tempo: come mai tutte queste persone **sforano i tempi di guida** e di riposo? Sono tutti costretti dalle Aziende o è un problema di fondo, come diciamo da tanto tempo, che risulta difficile organizzare i viaggi e starci dentro con l'impegno.

Come facciamo, per esempio, a considerare 9 ore e 10 minuti di guida equivalenti a 10 ore per quel giorno e i 50 minuti rimanenti non usufruibili per i giorni successivi, perché 10 ore e 10 minuti di pausa non sono considerati 11 ore di pausa.

Le 45 ore di pausa dopo un periodo massimo di sei giorni lavorativi, se fai un riposo ridotto di 24/36 ore entro la terza settimana, devi attaccarle alle 45 ore consecutive. Di fatto diventano, se hai fatto la pausa ridotta di 24 h, 66. Se hai fatto la pausa di 36 h, invece, diventano 54 h. Oltre al cronotachigrafo deve essere

un computer l'uomo che lo usa.

Provate ad immaginare **un giorno qualunque di lavoro**, perdi tanto tempo per caricare, scaricare, magari nel frattempo trovi un incidente in qualche punto del viaggio. Quel giorno, ipoteticamente, hai guidato 6 ore e hai finito l'impegno le altre tre o quattro ore che potevi fare, sfiorando l'impegno di 13 o 15 ore che ti permettevano di guadagnare mezza giornata per il giorno successivo, naturalmente facendo la tua pausa di 9 o 11 ore di sosta.

Perché continuiamo a chiedere di far **salire a bordo** dei nostri camion **il Ministro dei Trasporti** e i legislatori? Perché tra il dire e il fare c'è di mezzo, non il mare, ma l'oceano.

1.603 veicoli con l'ancoraggio dei carichi non in regola: ma quand'è che un veicolo è in regola secondo quali norme. Non dimentichiamo che nel carico, che gioca, ci sono anche la forza centripeta e centrifuga.

Un giorno, prima di Nuvolera (BS), ho visto un eccezionale che trasportava due travi di cemento. Stava arrivando a un semaforo munito di rilevazioni delle infrazioni. Scatta l'arancio, lui inchioda e le travi, nonostante le catene, per inerzia sono scivolte in avanti, entrando nella cabina dell'autista.

Andiamo ad analizzare i **semafori**, perché per legge, visto che parliamo di sicurezza,

non sono muniti di **contasecondi incorporati**. Analizziamo le rotonde, perché non sono canalizzate da frecce direzionali. Quante altre cose dobbiamo dire.

Vediamo anche nelle aziende: le persone che usano muletto, gru o, nei cantieri scavatori, pale meccaniche, troviamo personale con poca esperienza. Questi, o caricano male il mezzo, o rispondono che sanno loro come caricare. Poi, quando vediamo i camion che si rovesciano per strada, o in altre circostanze, la colpa ricade sull'autista.

Ultimamente si sente parlare di molti camionisti che vengono trovati morti all'interno del proprio camion. Guardiamo l'età: 35-40-55 anni. Ma vi immaginate con che **stress psicologico** si guida? Devi stare attento a tutto, dal cronotachigrafo che genera ansia in primis, al divieto di sorpasso, dai documenti al carico, per non parlare delle normative ADR e delle autostrade che cadono sotto i nostri piedi.

Questa non è vita: è la lotta dei poveri per la sopravvivenza, fatta da burocrati che non capiscono che senza i camion e i camionisti il mondo si ferma. Meditiamo gente: poi ci chiediamo perché i giovani non sono attratti da questo lavoro!

Ringraziamo Assotrasporti, Trasporto Notizie, Eumove che sono sempre vicine e vigili a queste problematiche.

SCOTTO

TENDE & TELONI



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

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



SIMONE COGNO

LEGALE

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.

IL LAVORO INTERMITTENTE

Dopo il Decreto Dignità, il lavoro intermittente si conferma uno dei pochi strumenti di flessibilità rimasti per le imprese, lo strumento principe della flessibilità.

La disciplina dell'istituto non è stata, infatti, toccata dalle modifiche legislative che hanno, invece, impresso un consistente giro di vite ai due strumenti di flessibilità per antonomasia: i contratti a termine e la somministrazione di lavoro a tempo determinato.

Il lavoro intermittente, o **a chiamata** che dire si voglia, continua quindi a consentire alle aziende di avvalersi, per periodi discontinui, della prestazione lavorativa al bisogno e cioè previa chiamata del lavoratore con un congruo preavviso (determinato nell'ambito del

contratto ma comunque non inferiore ad un giorno lavorativo).

Il contratto può essere anche a tempo determinato, fortunatamente non è stato oggetto delle stringenti limitazioni apportate dal Decreto Dignità alla disciplina del contratto a termine.

Nei periodi in cui il datore di lavoro non utilizza la prestazione, il lavoratore non matura alcun trattamento economico, salvo che gli sia stata garantita l'**indennità di disponibilità** a fronte dell'assunzione dell'impegno a rispondere alla chiamata, pari al 20% della retribuzione lorda prevista dall'art.19 del nostro contratto collettivo.

Nei settori caratterizzati da elevata **stagionalità** il contratto di lavoro intermittente costituisce un valido

strumento per garantire manodopera sufficiente alle imprese, senza dover incorrere in tanti vincoli di durata del rapporto e di orario per lo svolgimento della prestazione.

Al contratto di lavoro a chiamata anche a tempo determinato, infatti, non si applicano le nuove regole in termini di proroga e durata previste dal decreto Dignità. Inoltre, il legislatore prevede che se il lavoratore ha meno di 24 anni di età o supera i 55 anni il rapporto a chiamata sia stipulabile in qualunque settore.

Il rapporto di lavoro intermittente è, in ogni caso, soggetto ad un **limite temporale** per cui le prestazioni rese non possono eccedere, un periodo complessivamente superiore, per ciascun lavoratore, a 400 giornate di effettivo lavoro nell'arco di tre anni solari, quindi dà modo alle imprese di fruire di un'apprezzabile flessibilità.

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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu

oppure chiamaci al **199.302013**





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 DISTACCO E TRASFERIMENTO

Il distacco è disciplinato dall'art. 32, d.lgs. 276/2003, ed eventualmente con l'integrazione della contrattazione collettiva.

Si ha distacco quando il datore di lavoro (che in questo caso viene qualificato come distaccante), al fine di soddisfare un interesse proprio, pone temporaneamente uno o più lavoratori a disposizione di un altro datore di lavoro (distaccatario) per l'esecuzione di una determinata attività lavorativa.

Il distacco può essere sia totale, sia parziale. Quest'ultimo si configura tutte le volte in cui il lavoratore svolga la sua prestazione **presso il distaccatario** solo parzialmente, continuando a svolgere presso il distaccante l'altra parte della prestazione.

Le condizioni per la configurabilità del distacco sono le seguenti:

- deve esserci una variazione nell'esercizio del potere direttivo, nel senso che il lavoratore viene ad essere assoggettato ai poteri gerarchici e di controllo del distaccatario;
- la titolarità del rapporto deve restare in capo al datore di lavoro distaccante;
- deve sussistere un interesse specifico del datore di lavoro distaccante;
- il distacco deve essere temporaneo, in linea con la persistenza dell'interesse del datore di lavoro distaccante.

Non è richiesto il consenso del lavoratore, in via generale, dovendosi ritenere che la **facoltà di distacco** rientri nei poteri organizzativi e direttivi del datore di lavoro distaccante.

Invero, il distacco che comporti un mutamento di mansioni deve avvenire con il consenso del lavoratore, dovendosi ritenere illegittimo il provvedimento aziendale in carenza di tale requisito.

Il distacco può comportare un trasferimento del lavoratore, ma in tal caso occorre che l'azienda distaccante dimostri l'esistenza di comprovate

ragioni tecniche, organizzative, produttive o sostitutive.

L'art. 30 del CCNL Assotrasporti prevede alcune **disposizioni specifiche** in materia di distacco:

1. quanto al requisito della temporaneità è previsto che il distacco non possa superare il limite temporale di un anno;
2. quanto al requisito dell'interesse è previsto che lo stesso, che deve sussistere in capo all'azienda e/o cooperativa distaccante, debba essere: specifico, rilevante, concreto e persistente per tutto il periodo in cui il distacco è disposto e in adempimento dell'unico ed originario rapporto di lavoro che prosegue con il distaccante;
3. in ogni caso al personale inviato in distacco oltre km 50 dalla sede abituale di lavoro, secondo i limiti di legge sopra ricordati, verrà corrisposto quanto stabilito in materia dagli accordi collettivi aziendali.

Secondo le previsioni dell'art. 2103 c.c. e art. 32 del CCNL Assotrasporti l'impresa o la cooperativa, per comprovate necessità tecniche, organizzative e produttive può trasferire il lavoratore in altra sede o unità produttiva.

Nel caso di trasferimento nell'ambito della stessa unità produttiva viene meno il **presupposto della sussistenza** delle particolari ragioni oggettive suddette.

In particolare, quanto ai requisiti, si ritiene che gli stessi, da un lato, devono sussistere nel momento in cui il trasferimento viene deciso, e, dall'altro lato, devono essere di natura oggettiva, ovvero non determinati da alcuna valutazione di carattere soggettivo.

Secondo il CCNL, al lavoratore soggetto a trasferimento, dovrà essere corrisposta una somma "una tantum" pari ad una retribuzione mensile più l'eventuale importo per la cifra del canone di locazione e delle relative utenze, nel caso che il lavoratore sia costretto a stabilire, nella nuova località di trasferimento, un contratto di affitto. La disciplina specifica di questa agevolazione è demandata alla contrattazione di secondo livello.

Se il trasferimento viene disposto nei termini di legge e contratto, il lavoratore **non può rifiutarlo**, dovendosi ritenere tale provvedimento come manifestazione del potere direttivo del datore di lavoro.

Il rifiuto non sorretto da valide motivazioni può comportare l'applicazione di sanzioni disciplinari, fino al licenziamento per giustificato motivo soggettivo.



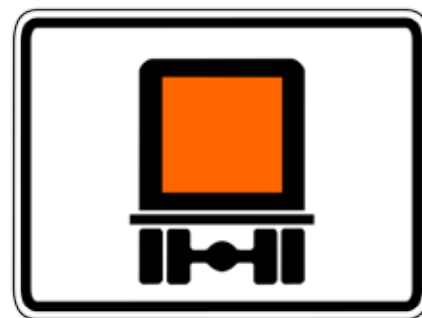


CRESO SCAPOLAN

ADR

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

I DPI, I DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE NECESSARI PER IL TRASPORTO IN ADR



Tutti i veicoli che trasportano merci pericolose devono avere a bordo dei specifici DPI, **dispositivi protezione individuale**, come citato nel testo unico dell'ADR, ovvero il testo che disciplina come devono essere trasportate e manipolate le merci pericolose.

Sempre il medesimo testo disciplina anche i DPI che devono essere obbligatoriamente **presenti sul veicolo**, ad esempio:

- un cuneo di dimensioni adeguate alle misure delle ruote, che possa all'occorrenza servire come blocca ruote;

- segnali di avvertimento autoportanti che possono essere sia due triangoli omologati, come anche delle lampade a luce ad intermittenza con batteria, indipendente dal resto del veicolo;

- una cassetta di pronto soccorso.

Per il **trasporto di liquidi**, sia in cisterna che in fusti, viene ancora richiesto:

- un tappeto copri tombino per evitare che il materiale fuori uscito penetri in una fognatura;

- un badile costruito in materiale anti-scintilla, per facilitarne la raccolta

almeno 30 kg di sabbia oppure dei pannelli assorbenti e, infine,

- un idoneo recipiente per la raccolta di questi ultimi, questo per poter al meglio procedere in caso di sversamenti accidentali di liquidi.

Invece, **per il conducente** e, se presente, anche un suo collaboratore vengono richiesti:

- guanti idonei per il materiale da manipolare;

- un caschetto;

- occhiali anti-goccia per proteggersi gli occhi, si deve avere con sè anche una bottiglietta per il lavaggio degli occhi;

- per alcune classi di pericolo viene richiesta anche una maschera anti-gas con filtro polivalente, chiamata anche maschera di fuga, obbligatoria per ogni occupante del mezzo di trasporto.

In merito all'uso della maschera, ci si deve ricordare che la sopravvivenza è relativa alla **concentrazione di materiale tossico**, quindi dopo averla indossata, e se non abbiamo il ricambio di filtri, ci si deve allontanare il più velocemente possibile.

Per il trasporto delle materie corrosive, viene richiesto un abbigliamento in

gomma protettiva per evitare delle ustioni in caso di contatto con materiale corrosivo. Non per ultimo, bisogna indossare abbigliamento ad alta visibilità e calzature idonee.

Per poter entrare in alcuni siti industriali e o portuali occorre aver indossato un **abbigliamento specifico** antistatico.

In conclusione, bisogna sempre ricordarsi delle nozioni elementari a riguardo della sicurezza quali mai fumare in presenza di qualsiasi materiale ritenuto pericoloso, mai azionare pompe o fare dei lavori di cui non si ha la manualità e, in generale, per qualsiasi emergenza avvisare subito i preposti aziendali.

Come sempre prima di procedere al carico di merce pericolosa occorre sempre consultare il proprio DGSA, **consulente per la sicurezza** delle merci pericolose, il quale saprà darvi sempre la giusta soluzione.



LA TIPOGRAFIA DELLE AZIENDE E DEI PROFESSIONISTI



creo, stampo, distribuisco



TIPO LITO EUROPA

Grafica • Stampa • Editoria • Packaging



CONSEGNE A **DOMICILIO**
IN TUTTA ITALIA

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

Focus: qui Lombardia



Divieto ADR in A4 a Milano

Al via i lavori per la quarta corsia

Divieto di transito per i veicoli industriali di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate in **regime di ADR** nel tratto milanese della A4, direzione Torino, compreso tra il raccordo autostradale dello svincolo di Sesto San Giovanni (km 136+500) e lo svincolo di Milano Viale Certosa (km 126+000) a partire dal 10 dicembre.

Lo comunica la società Autostrade per l'Italia, annunciando che il provvedimento di **limitazione al traffico** per i veicoli in ADR sarà in vigore dal 10 dicembre 2019 al 31 maggio 2021, **dalle ore 6.00 alle ore 22.00**.

L'ordinanza, emessa in accordo con le Forze dell'Ordine e la Prefettura di

Milano, consentirà di svolgere in sicurezza i lavori per la realizzazione della quarta corsia dinamica, ovvero una corsia utilizzata per lo scorrimento dei veicoli o di emergenza, a seconda delle necessità. Il provvedimento segue la stessa modalità di gestione soccorsi che aveva già interessato lo stesso tratto in direzione Venezia, tra l'ottobre 2016 e l'agosto 2019.

Percorsi alternativi

Per i mezzi in ADR provenienti da Venezia ci sono due possibilità:

- immettersi sulla A51 **Tangenziale Est** in direzione della A1 Milano-Napoli e, dopo San Giuliano Milanese, proseguire sulla A50 Tangenziale Ovest di Milano fino all'allacciamento con

la A4 Torino-Trieste. Proseguire seguendo le indicazioni verso Torino/Varese o Como, secondo la destinazione;

- uscire alla **stazione di Monza**, sulla A4 Torino-Trieste, e proseguire sulla SP 46 in direzione Bollate. Continuare sulla A52 Tangenziale Nord di Milano e seguire le indicazioni per Torino/Varese o Como,

secondo la destinazione.

Per aggiornamenti sulla viabilità si consiglia di seguire "My Way" in onda su Sky Meteo 24 (canale 502 Sky), Sky TG 24 (canali 100 e 500 su Sky e 50 del digitale terrestre), su La7 e La7d (canale 7 e 29 del digitale terrestre), sull' App My Way disponibile per Android ed Apple.



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

Focus: qui Liguria



Cantieri in autostrada Lavori di adeguamento e ripristino

Dopo il crollo parziale del ponte "Madonna del Monte" verificatosi domenica 24 novembre per via di una frana causata dal **maltempo**, venerdì 29 novembre l'autostrada A6 Torino-Savona è stata riaperta. Dopo giorni di controlli tecnici effettuati sul viadotto rimanente, il traffico è stato deviato sulla carreggiata sud con senso alternato di marcia. L'area è stata anche dotata di sensori per monitorare eventuali **movimenti del terreno** che, in caso di attivazione, comportano la chiusura momentanea al traffico.

Nel frattempo sono proseguiti i controlli sui due ponti della **A26 Genova - Gravellona Toce** chiusi dopo l'ondata di maltempo di fine novembre. Martedì 3 dicembre la concessionaria ha informato che si sono concluse con esito positivo le prove di carico sui viadotti, riaprendo il transito su due corsie per senso di marcia a partire dal pomeriggio di venerdì 6 dicembre 2019.

Inoltre, sono stati avviati i **lavori di adeguamento** delle gallerie, mitigazione acustica, riqualificazione delle barriere di sicurezza e manutenzione ordinaria delle opere per le autostrade liguri.

Sono stati aperti i cantieri sulle autostrade liguri per l'adeguamento delle infrastrutture. I lavori proseguiranno fino a fine

anno e, in alcuni casi, fino al termine del prossimo anno. Sono quattro i tratti autostradali interessati dalla manutenzione e altrettanti i viadotti. Pertanto, in corrispondenza dei cantieri, saranno chiuse al traffico alcune corsie, imposte **limitazioni al transito** di veicoli eccezionali e divieti di sorpasso.

Autostrade per l'Italia fa sapere che, in corrispondenza di festività, i cantieri, ove possibile, saranno rimossi o ridotti. In alcuni casi i lavori verranno svolti nella notte, così da ridurre i disagi per gli utenti della strada.

A7 Serravalle- Genova

Si procederà per lo più nella notte all'installazione delle barriere anti rumore, così come per l'adeguamento delle gallerie comprese tra Genova e Busalla. Previste riduzioni di carreggiata e chiusura di alcuni tratti.

Lo svincolo di Busalla, il viadotto 6 luci e lo svincolo di Genova ovest saranno interessati dai lavori di riqualificazione delle barriere di sicurezza.

A10 Genova - Savona

Riduzione di carreggiata nelle ore notturne allo svincolo di Pra' per l'installazione delle barriere anti rumore. Invece, per gli interventi di adeguamento sulle gallerie che non consentono lo scambio di carreggiata, è necessaria la chiusura dei tratti che verrà per lo più eseguita nelle ore notturne. Per le altre gallerie, i lavori



saranno effettuati con la chiusura permanente di una corsia.

A21 Genova - Sestri Levante

In questo tratto sono previste esclusivamente attività di adeguamento alle seguenti gallerie: Monte Sperone, Rivarolo III, Rivarolo II, Monte Veilino, Monte Quezzi, Camaldoli, Apparizione, Monte Moro, Monte Giugo, Sessarego, Monte Castelletti e Castelletto.

Previste chiusure di carreggiata e scambi per eseguire i lavori nelle ore notturne.

A26 Genova Voltri - Gravellona Toce

Anche in questo caso i lavori di adeguamento delle gallerie vengono eseguiti per lo più durante la notte, con chiusura di una corsia oppure scambio di carreggiata.

Tre gli interventi previsti per la riqualificazione delle barriere di sicurezza: in corrispondenza dell'allacciamento con l'A10 in direzione Nord e nel tratto tra il km 13+000 e lo svincolo di Ovada.

Per aggiornamenti visitate il sito autostrade.it.

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!

Scriveteci o chiamateci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

Focus: qui Veneto



2020: primi test di guida assistita

Test sulle strade di Autovie Venete e Cav

Dopo i lavori per la digitalizzazione della quarta corsia nelle tratte tra Pordenone e Conegliano della A28 e tra San Donà di Piave e la barriera di Venezia Est della A4, è quasi tutto pronto per iniziare la sperimentazione della **guida autonoma**.

I test che interessano Autovie Venete, Cav e Autostrada del Brennero, sono coordinati dal progetto **C-Roads Italy**, co-finanziato dall'Unione Europea, e prevedono la connessione dei veicoli alla nuova infrastruttura digitale dell'autostrada, dotata di connessione wi-fi e di rete dati di ultima generazione. Di fatto, gli utenti della strada e i responsabili del traffico condivideranno le informazioni di viaggio per affrontare al meglio ogni situazione, come code, incidenti, ostacoli lungo il percorso, in modo da migliorare la **sicurezza stradale** e la qualità del viaggio.

I primi test su strada sono previsti per marzo 2020.

L'obiettivo è di migliorare, grazie all'impiego delle nuove tecnologie, la gestione del traffico, il sistema di trasporto, la sicurezza stradale e, allo stesso tempo, ridurre l'inquinamento ambientale. Avviato nel 2017, per lo sviluppo del progetto sono stati ideati software appositi che consentano alle sale radio delle

autostrade di ricevere i dati di dei veicoli transitanti sui tratti di loro competenza.

Si cerca così di **garantire la continuità** di trasmissione dati, in entrata e uscita, tra le diverse sale radio e i veicoli.

A livello pratico, gli automobilisti saranno avvertiti in caso di **potenziali pericoli** lungo il percorso: condizioni meteo avverse, presenza di animali sulla strada o di veicoli sospetti in carreggiata.

Per l'autotrasporto, invece, la connessione tra i mezzi pesanti dotati di guida assistita permetterà di **viaggiare in platooning**: i Tir saranno così "guidati" dal primo mezzo che invierà in tempo reale le informazioni di viaggio ai retrostanti (velocità da percorrere, distanza da mantenere, frenate da effettuare).

I camion potranno quindi viaggiare incolonnati a una distanza minore, risparmiando carburante e diminuendo le emissioni di inquinanti nell'aria, i tempi di percorrenza e gli incidenti stradali.

Il beneficio, ovviamente, ricadrà su tutti gli utenti della strada, che vedranno **ridursi il traffico** autostradale in favore di un viaggio più sereno e tranquillo.

In un prossimo futuro, quando tutti i mezzi in circolazione saranno dotati di questi dispositivi,

diventeranno essi stessi i **"sensori" dell'autostrada**.

Ci sarà, di conseguenza, una copertura capillare di controllo delle infrastrutture.

In questa prima fase di test del platooning si vedranno convogli formati da 4 mezzi

con presenza di autisti a bordo. Successivamente, si passerà all'inserimento di altri mezzi eterogenei, iniziando a sperimentare anche i cambi di corsia, immissioni in strada e frenate di emergenza.

ADDIO A BATTISTA BUSIN

Assotrasporti si unisce al cordoglio per la perdita di Battista Busin, storico imprenditore veneto e fondatore dell'azienda di famiglia BRPneumatici di Thiene, divenuta oggi una delle realtà più solide e apprezzate del settore in Italia.

Uomo di gran cuore, carismatico e dirompente, portava la sua allegria in tutto ciò che faceva: impegnato nel sociale, nello sport e nel volontariato, amava cantare, sorridere e intrattenere raccontando aneddoti della sua vita. Per la sua famiglia, e non solo, Battista è stato un esempio da seguire e punto di riferimento per la comunità.

Da sempre vicino e disponibile alle esigenze degli autotrasportatori, in passato aveva collaborato con l'Associazione. Al di là dell'aspetto commerciale, era considerato amico di tutti e, nei momenti di crisi, sapeva sempre come aiutare il prossimo. Nessuno usciva dal suo capannone con le "suole" finite, con o senza "skei". Battista ti mandava a lavorare e a macinare km. Lo ricordano Gianni Toldo, Stefano Zanocco e Secondo Sandiano e tantissimi altri.





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



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