



## Chiusure per il contrasto alla pandemia: l'autotrasporto non si ferma.

### In primo piano



Il futuro dell'auto-  
trasporto:  
politiche di  
sostegno al  
settore

pagina 10



Nuova legge  
UE sul clima:  
quale ruolo  
per i  
trasporti?

pagina 11



I porti come  
volano per il  
rilancio dell'  
economia

pagina 18



Il principio alla  
base della  
metodologia  
lean: la  
riduzione degli  
sprechi

pagina 20



Assotrasporti  
ed Eumove  
scrivono al  
Governò

pagina 30



Notizie dal  
territorio, focus  
su: Piemonte e  
Sardegna

pagina 37

**AUGURI DI  
BUONE FESTE**

**DALLA REDAZIONE**

**DI**

**TN**

**TRASPORTONOTIZIE**



**TN 6/2020 • 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, Gabriella Tomasi

**Collaboratori**

Giordano Biserni, Pasquale Dui, Eleonora Evi, Lorenzo Pittaluga, Adriana Pozzo, Emanuele Scagliusi, Cresco Scapolan e Davide Spitale.

**Amministrazione**

Stefania Ricca

**Redazione e pubblicità**

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

**Stampa**

Tipolitografia Europa, Cuneo

**Web e pagine social**

trasportonotizie.com  
 TN - Trasportonotizie  
 NotizieTN

*Tutti i diritti riservati. È vietata la pubblicazione, anche parziale, senza l'autorizzazione dell'Editore. Nell'eventualità che testi e illustrazioni di terze persone siano riprodotti in questa pubblicazione, l'Editore è a disposizione degli aventi diritto non citati. In assenza di specifico accordo scritto fra le parti, i collaboratori della testata forniscono a titolo gratuito il materiale per la pubblicazione, che diventa proprietà dell'Editore anche per usi futuri.*

# SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 10. **NORME E ISTITUZIONI**
- 18. **L'INTERVISTA**
- 22. **EVENTI**
- 24. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 28. **LA TUA VOCE**
- 32. **CONSULENTI**
  - 32. **Legale**
  - 33. **Consulente ADR**
  - 35. **Legale**
- 37. **DAL TERRITORIO**
  - 37. **Qui Piemonte**
  - 38. **Qui Sardegna**

## EDITORIALE

Secondo Sandiano



### L'AUTOTRASPORTO NON SI FERMA

Siamo giunti all'ultimo numero di questo anno così particolare dove, dopo undici mesi dalla scoperta del primo caso di Covid-19, ci troviamo ancora a lottare contro la diffusione del virus.

Nonostante le regioni italiane siano per lo più "gialle", la curva del contagio si sta abbassando lentamente. Pertanto, il Governo ha introdotto nuove misure più restrittive per il periodo delle feste, con limitazioni agli spostamenti per i cittadini.

Nel frattempo, gli autotrasportatori continuano a garantire la continuità dei servizi di prima necessità a tutti gli italiani. Il 2020 verrà ricordato come l'anno della pandemia, ma, per l'autotrasporto, rappresenta anche l'anno in cui il Paese ha riconosciuto il ruolo

essenziale di questo settore. Nelle pagine seguenti vedremo l'accelerazione degli investimenti sul trasporto intermodale, considerato una valida opzione per il raggiungimento degli obiettivi dell'Unione Europea per la riduzione dell'inquinamento, presentando le politiche di indirizzo e sostegno previste per il 2021 per la categoria. Inoltre, in questo numero vi proponiamo un interessante approfondimento sul tema dei porti, attraverso l'intervista all'On. Paolo Ficara, il quale individua, in questo settore, il volano per il rilancio dell'economia del nostro Paese.

Infine, a pagina 30 trovate la sintesi delle proposte avanzate da Assotrasporti al Governo per risolvere vecchie e nuove criticità affrontate dagli autotrasportatori.

## Il futuro del trasporto merci sostenibile Passa anche attraverso l'intermodalità dei carichi

L'emergenza sanitaria, soprattutto durante il lockdown di marzo-aprile, ha messo in evidenza l'importanza dell'autotrasporto sia per lo sviluppo economico del Paese, sia per la tenuta del sistema sociale. Se non si fosse garantita la continuità della consegna dei prodotti di prima necessità, difficilmente gli italiani avrebbero potuto osservare con rigore le **norme di distanziamento** sociale, rimanendo confinati per settimane e settimane tra le proprie mura domestiche.

Una volta riaperte le attività e ripresa la produzione industriale dell'Italia e degli altri Stati membri dell'Unione Europea, il Barometro Timocom ha registrato un **aumento della domanda di trasporto merci**. Grazie alle riaperture e alla diminuzione del contagio nei mesi estivi, il mercato italiano dei trasporti del terzo trimestre del 2020 è stato stabile, con un rapporto carichi-mezzi costante e leggermente in rialzo rispetto allo stesso periodo del 2019. Il dato migliore si è registrato in settembre, con un +39% sull'anno precedente.

Nonostante si tema che le nuove restrizioni, rese necessarie per contenere la seconda ondata del Coronavirus, possano portare a un nuovo calo, cittadini e istituzioni sono oggi più consapevoli di quanto il mondo dei trasporti non sia poi così distante dalla quotidianità.

Il dibattito di questi mesi si è concentrato sull'affrontare i cambiamenti del prossimo futuro, soprattutto in vista del raggiungimento degli obiettivi dell'Unione Europea per la riduzione dell'inquinamento, e sulla necessità di colmare quei buchi infrastrutturali che impediscono collegamenti veloci ed efficienti in tutte le aree della Penisola, con particolare riguardo per il **trasporto intermodale**.

La possibilità di spostare parte delle merci sulla rotaia è una risorsa indispensabile per lo sviluppo sostenibile dell'autotrasporto, un



settore in cui l'Italia ha ancora molto da fare, ma nel quale abbiamo già assistito a cambiamenti importanti.

Ad esempio, a novembre è stato annunciato il **nuovo collegamento intermodale** dal porto di Genova Voltri all'Interporto di Padova: con una frequenza iniziale bisettimanale, si prevede un volume complessivo di merci trasportate settimanalmente di 100 TEU. In termini di inquinamento, il nuovo servizio rappresenta una **riduzione delle emissioni di anidride carbonica** di circa 1.350 tonnellate l'anno. A questo si aggiunge il decongestionamento del nodo viario genovese e la riduzione del traffico di mezzi pesanti lungo questa direttiva.

Segue la stessa scia il servizio merci inaugurato a dicembre tra il porto di **Trieste e Norimberga**, destinato a spostare dalla strada alla ferrovia circa 6.500 TIR l'anno. Il tratto si inserisce nella rotta turco-tedesca e rappresenta un importante sbocco per i prodotti italiani destinati all'export.

Il nuovo servizio è garantito dalla collaborazione tra Mercitalia e TX Logistik nel tratto austro-tedesco ed è dedicato al trasporto di semi-rimorchi P400, di casse mobili C45 e di container marittimi high-cube. La frequenza prevista è settimanale nei primi mesi

di servizio, con un raddoppio già a partire dai primi mesi del 2021.

Grazie alla nuova collaborazione tra Lugo Terminal e Ferrotramviaria, invece, l'11 gennaio 2021 verrà inaugurato il nuovo collegamento ferroviario intermodale tra Parma e Giovinazzo (Bari) con sosta commerciale a Lugo (Ravenna). Da Giovinazzo le unità di carico potranno proseguire **per tutto il sud Italia** e sfruttare il gateway marittimo per la Turchia e la Grecia o più in generale per i Balcani.

Con una frequenza di 3 circolazioni settimanali, che diventeranno 6 entro giugno 2021, il treno sarà in grado di caricare containers di diverse dimensioni, casse mobili e semi-rimorchi con profilo sino a P400, rifiuti e materiale ADR/RID, contribuendo nel concreto al **Green Deal** promosso dalla Commissione Europea e togliendo dalla strada, una volta a regime, 14.904 camion all'anno per un risparmio di CO<sub>2</sub> pari a 9.687 tonnellate.

Infine, dall'estremo oriente arrivano dati positivi per il trasporto di **merci via treno dalla Cina**, con un aumento del 54% rispetto all'anno precedente. Con un numero record di treni merce di 10.180 transitati sulla tratta a fine novembre si è già superato il numero totale di convogli registrati nel 2019.

## Brennero e divieti di transito unilaterali

### Aumentano le restrizioni al traffico sul territorio austriaco

Novembre è iniziato con una notizia allarmante per l'export italiano: in seguito alla risoluzione del contratto di costruzione del **tunnel del Brennero** per la realizzazione del secondo lotto di circa 15 chilometri su territorio austriaco, i tempi di completamento dell'opera sono inevitabilmente lievitati. Si blocca così un cantiere da quasi un miliardo di euro, volto a migliorare i collegamenti ferroviari del nostro Paese verso il centro dell'Europa. Il **contenzioso** nasce rispetto alla modalità di realizzazione dei lavori, in seguito al rifiuto da parte di Arge H51 per l'esecuzione di interventi già pattuiti.

L'imponente infrastruttura, che una volta terminata rappresenterà la galleria ferroviaria più lunga del mondo, è composta dal tunnel del Brennero, un traforo lungo 64 chilometri, cui si sommano diverse altre gallerie necessarie per **collegare Fortezza con Innsbruck**, per un totale che supera i 200 chilometri di tunnel. Per il completamento del tratto in questione, del valore di 966 milioni di euro, è necessario procedere con l'istituzione di una nuova gara d'appalto. Di



conseguenza, la data di consegna attualmente prevista per il 2028, non potrà essere rispettata.

Sull'accaduto è intervenuta anche la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti **Paola De Micheli**, la quale si è messa subito in contatto con l'omologa austriaca, l'On. Leonore Gewessler, per discutere sulla questione del trasporto merci lungo l'asse del Brennero e, in particolare, dei **divieti settoriali** imposti dal Tirolo, per individuare insieme una soluzione condivisa. Il Brennero, infatti, rappresenta un corridoio strategico per il trasporto delle merci da e per l'Italia e i divieti settoriali, e le misure di

contrasto poste in essere dall'Austria rappresentano di fatto una limitazione del principio di libera circolazione delle merci dell'Unione Europea.

Tuttavia, l'Austria sembra non voler far marcia indietro sulla questione dei divieti settoriali e, al contrario, ha **inasprito ulteriormente la normativa** a partire dal 1° gennaio 2021. Con l'ordinanza emanata il 20 novembre 2020, il Governo del Tirolo vieta il transito notturno anche ai più moderni veicoli Euro VI, eccezione fatta per i mezzi con origine e destinazione in determinate zone del Paese, permettendo la libera circolazione ai soli veicoli elettrici o a idrogeno.

### Divieti notturni in vigore dal 1° gennaio 2021

Dal 1° gennaio 2021 è vietato il transito notturno agli autocarri di peso superiore alle **7,5 tonnellate** adibiti al trasporto merci fino alla classe Euro VI, sulla direttrice Kufstein-Monaco. Nelle ore notturne potranno continuare a transitare liberamente in direzione Landeck-Arlberg-Bregenz.

Dal divieto sono esonerati i mezzi destinati al carico/scarico nella *Kernzone*, la zona centrale, composta dai distretti di Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein e Schwaz, e dalla zona estesa, la *Erweiterte-Kernzone*, la quale comprende:

- **Austria**, i distretti politici di Kitzbühel, Landeck, Lienz, Reutte e Zell am See;
- **Germania**, i distretti di Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim e

Traunstein;

- **Italia**, i comuni distrettuali della Valle Isarco, della Val Pusteria e della Valle Wipptal.

I divieti sono validi:

- dal 1° gennaio al 30 aprile e dal 1° novembre al 31 dicembre, dalle ore 22:00 alle 5:00 nei giorni lavorativi, e dalle ore 23:00 alle 5:00 le domeniche e nei giorni festivi
- dal 1° maggio al 31 ottobre dalle ore 20:00 alle ore 5:00 nei giorni lavorativi, e dalle ore 23:00 alle 5:00 le domeniche e nei giorni festivi.

Sono **esenti dai divieti** i mezzi che trasportano:

- prodotti alimentari deperibili a breve conservazione
- animali vivi
- merci dirette o in arrivo dal terminal ferroviario di Hall e di Wörgl.

## Incentivi per la formazione professionale

### Nuovi termini per la richiesta

Il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nr. 2149 dell'8 ottobre 2020 posticipa i termini per l'avvio dei corsi di formazione iniziale utili a ottenere il riconoscimento degli incentivi 2019. Lo scorso luglio 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva emesso un decreto (successivamente pubblicato in Gazzetta Ufficiale a novembre 2019) per lo stanziamento di 5 milioni di incentivi per la **formazione iniziale degli autisti** riservato alle imprese di autotrasporto merci per conto di terzi, i cui dipendenti siano inquadrati nel Contratto collettivo

nazionale logistica, trasporto e spedizioni.

Le domande, che dovevano essere presentate entro e non oltre venerdì 13 dicembre 2019, prevedevano che l'attività formativa fosse avviata entro il 18 marzo 2020 e conclusa entro il 31 luglio 2020. A causa della pandemia del Covid-19 e la conseguente sospensione delle attività formative durante i mesi di lockdown, il Ministero ha stabilito **nuovi termini**: i corsi dovranno essere svolti a partire dal 26 ottobre 2020 ed entro il 1° marzo 2021. Inoltre, la rendicontazione dei costi sostenuti dalle imprese richiedenti



dovrà essere inviata entro il 15 aprile 2021, ovvero entro 45 giorni dalla conclusione del progetto formativo, in via telematica tramite pec all'indirizzo [ram.formazione2019@pec.it](mailto:ram.formazione2019@pec.it).

## Corsi CQC: regole e deroghe

### Assenze per Covid e formazione online

Tenuto conto della situazione pandemica, sono state previste nuove regole e deroghe per la formazione degli autisti.

Il 14 ottobre 2020 la Direzione Generale della Motorizzazione ha emanato una circolare con la quale comunica le disposizioni vigenti in caso un autista non possa frequentare i **corsi di qualificazione** iniziale, integrazione e formazione periodica per la CQC a causa di una positività al Covid-19, stabilendo una deroga transitoria per la frequenza dei corsi formativi.

Per evitare eventuali penalizzazioni da parte dei partecipanti in quarantena e consentire lo svolgersi dei corsi di formazione in sicurezza, si dispone che, qualora l'assenza sia imputabile al Covid-19, al fine del conseguimento del titolo necessario si potranno considerare come valide le ore di lezione frequentate anche oltre il termine di chiusura del corso.

A tal proposito, il partecipante dovrà riprendere le **lezioni entro 6 mesi** dal primo giorno di assenza, concordando con la scuola la frequenza alle lezioni

concernenti gli argomenti mancanti per il completare il **percorso formativo**.

Entro il giorno lavorativo precedente la ripresa del corso, il formatore dovrà comunicare alla Motorizzazione e alla DGT competente i dati identificativi del corso originario di iscrizione dell'autista e di quello attualmente frequentato in sostituzione e proseguimento, indicando "causa Covid-19".

L'allievo positivo dovrà comunicare alla scuola la propria **assenza come "causa Covid-19"** entro il primo giorno d'assenza, tramite la compilazione del modulo allegato alla circolare. L'invio può essere fatto con qualsiasi mezzo che attesti la ricezione della comunicazione entro i termini stabiliti. In questo modo, l'assenza potrà essere registrata come "Covid" e, di conseguenza, inizierà a decorrere il periodo massimo di 6 mesi per il riconoscimento delle ore già frequentate anche tramite la partecipazione di un corso successivo.

La circolare del MIT nr. 30693 del 30 ottobre 2020, invece, prevede che i partecipanti ai corsi di formazione possano seguire parte delle ore di corso

in **modalità e-learning**, con un limite massimo di 10 ore, ovvero al 29% della durata del corso.

Per la frequenza on-line è necessario possedere un dispositivo informatico e una connessione a internet. In qual caso si verifichino problemi tecnici, come una mancanza della connessione tale da impedire la partecipazione alle lezioni, il candidato verrà considerato assente. L'e-learning si configura, quindi, come una modalità aggiuntiva che affianca la **regolare presenza in aula** e non può in nessun modo alterare il calendario del corso e/o alla durata delle lezioni.

I partecipanti da remoto riceveranno il link all'aula virtuale 15 minuti prima dell'inizio dell'incontro. Lo stesso link sarà inviato tramite Pec all'Ufficio della Motorizzazione competente, il quale avrà il compito di verificare la presenza fisica e online degli iscritti.

Al termine della lezione, i candidati dovranno compilare e inviare un questionario sugli argomenti appena svolti a titolo di conferma dell'effettiva partecipazione da remoto.

## Revisioni, patenti e certificati

### Proroghe e nuove scadenze

In conseguenza al perdurare dello stato di emergenza per la pandemia da Covid-19, Governo e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti stanno attuando diverse misure riguardanti scadenze e proroghe delle revisioni dei mezzi, validità delle patenti e dei certificati. Cerchiamo di fare un po' di chiarezza.

Per quanto riguarda le **revisioni** per moto e auto che dovevano essere sottoposte a visita e prova entro il 30 settembre 2020, la data termine entro la quale devono sottoporsi alla revisione è il 31 dicembre 2020. Invece, i mezzi con scadenza a libretto della revisione entro il 31 dicembre 2020 hanno tempo fino al 28 febbraio 2021 per mettersi in regola.

Sulla circolazione in deroga dei **mezzi pesanti** è intervenuta l'Europa, con il regolamento nr. 698, il quale stabilisce

la proroga di sette mesi successivi alla scadenza sia per la revisione dei mezzi di categoria M, N, O3, O4 e T5 scaduta tra il 1° febbraio 2020 e il 31 agosto 2020, sia per i veicoli già sottoposti a revisione che devono ripetere la prova.

Col fine di allineare la normativa italiana a quella europea, con la conversione in legge del decreto 125/2020 si è stabilito che le **patenti** con scadenza successiva al 31 gennaio 2020 sono valide fino al 30 aprile 2021. Nessuna proroga, invece, per le patenti scadute a gennaio 2020 o precedenti.

Per la **CQC**, la Carta di Qualificazione del Conducente, la proroga, stabilita dall'articolo 103 del Decreto Cura Italia, è di 90 giorni successivi alla dichiarazione della fine dello stato di emergenza. Pertanto, considerando

che attualmente la fine dello stato di emergenza è prevista per il 31 gennaio 2021, le CQC sono valide fino al 1° maggio 2021. A questa, si aggiunge la proroga comunitaria per le CQC in scadenza tra il 30 marzo e il 31 dicembre 2021, anch'esse prorogate di sette mesi a partire dalla data di scadenza.

Infine, con la circolare del 4 dicembre 2020 sono stati forniti ulteriori chiarimenti in merito alle proroghe della validità delle **autorizzazioni per i trasporti eccezionali**. Come per la CQC, le autorizzazioni per i trasporti eccezionali sono prorogate per i 90 giorni successivi alla cessazione dello stato di emergenza per il Covid-19.

Nel caso a gennaio il Governo stabilisca un ulteriore prolungamento dello stato di emergenza, CQC e autorizzazioni per il trasporto eccezionale subiranno una nuova proroga.

## Assotrasporti è al tuo fianco nella lotta al Covid-19

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

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

Per maggiori informazioni scrivici a

[info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu) oppure chiamaci al 0171 413146



## Costi d'esercizio: i valori per la fatturazione di dicembre

### Aumento di fine anno per il gasolio

Nel corso di dicembre 2020, il Ministero dei trasporti ha pubblicato le tabelle con i valori di riferimento dei costi dell'autotrasporto.

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

I costi sono stati aggiornati in base al

prezzo medio del gasolio alla pompa nel mese di novembre 2020 per la fatturazione di dicembre 2020 e sono pari a **1.261,41 euro** per 1.000 litri, in aumento rispetto al mese precedente.

Nonostante l'aumento, il prezzo corrisponde a uno dei valori più bassi dell'anno in corso. La diminuzione dei trasporti per via della pandemia continua a influire sul prezzo del gasolio.

Il Ministero, inoltre, definisce i valori di riferimento dei costi di esercizio,

scorporando la componente dell'Iva (scaricata dalle imprese di autotrasporto) dal prezzo mensile del carburante. In più, per i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, il Ministero tiene conto degli **sconti accordati ai trasportatori** sulle accise.

Dunque, per i veicoli fino a 7,5 ton, il valore del costo al litro del gasolio è di 1,033 euro; per i veicoli oltre le 7,5 ton, il valore scende a 0,819 euro.

Mese	Prezzo industriale	Iva	Accisa	Prezzo al consumo
Gennaio	599,96	267,82	617,40	1.485,18
Febbraio	565,50	260,24	617,40	1.443,14
Marzo	512,29	248,53	617,40	1.378,22
Aprile	450,15	234,86	617,40	1.302,41
Maggio	411,77	226,42	617,40	1.255,59
Giugno	425,60	229,46	617,40	1.272,46
Luglio	439,63	232,55	617,40	1.289,58
Agosto	435,89	231,73	617,40	1.285,02
Settembre	424,25	229,16	617,40	1.270,81
Ottobre	414,84	227,09	617,40	1.259,33
Novembre	416,54	227,47	617,40	1.261,41

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.261,41) 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 =  $1.261,41 / 1000 = 1,26141$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio =  $=1,26141/1,22 = 1,033942 = 1,033$

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 =  $(1,26141 / 1,22) - 0,21418609 = 0,819756 = 0,819$



# 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



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

## Il futuro dell'autotrasporto Politiche di indirizzo e sostegno per il settore nel 2021

Dopo gli importanti e determinanti **sforzi del comparto** dei trasporti in tutto questo periodo di pandemia, è giunto il momento di riprogrammare le politiche di indirizzo e sostegno al settore per il 2021. L'auspicio è che con l'avvento del vaccino possiamo presto accantonare questo dramma, sanitario, economico e sociale, relegandolo tra i nostri ricordi.

Nella Legge di Bilancio, pertanto, abbiamo stanziato oltre 1 miliardo di euro solamente per il 2021 a sostegno del sistema delle **imprese di trasporti**. Sono stati innanzitutto rifinanziati gli strumenti di supporto alla logistica e all'intermodalità: per il cosiddetto "**marebonus**" sono stati previsti 130,5 milioni di euro sino al 2026 che si somma ai 30 milioni già stanziati dalla scorsa Manovra; al "**ferrobonus**", invece, sono dedicati 312 milioni di euro totali che, a loro volta, si aggiungono ai 20 milioni della Legge di Bilancio 2020. Sosteniamo, inoltre, le imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché gli spedizionieri e gli operatori del **trasporto multimodale** (MTO), limitatamente alle attività relative ai trasporti ferroviari, che hanno subito dei danni economici connessi all'emergenza Covid-19, con uno stanziamento pari a 5 milioni di euro l'anno al 2021 al 2034 per un totale di 70 milioni di euro. Con un rifinanziamento di 40 milioni per il biennio 2021-22 e di 10 milioni per il 2023 incentiviamo le modalità di trasporto alternative a quello stradale e l'ottimizzazione della catena logistica.

In materia di infrastrutture stradali si interviene sulla concessione relativa



all'A22 Brennero-Modena mentre altre disposizioni prevedono di accelerare la realizzazione e il completamento di **opere infrastrutturali** legate a specifici eventi. È il caso della Città dello Sport che passa all'Agenzia del Demanio e delle opere destinate alle Olimpiadi invernali 2026 Milano-Cortina su cui si accelerano le procedure autorizzative.

La Legge di Bilancio, poi, sostiene le imprese che svolgono servizi automobilistici interregionali di competenza statale, per cui viene istituito un fondo con una ulteriore dotazione finanziaria pari a 20 milioni di euro per l'anno 2021. Le risorse sono finalizzate a compensare in parte i **danni subiti dal Covid-19** visto il calo nel trasporto passeggeri da una regione all'altra.

Ulteriori 20 milioni di euro per il prossimo anno sono destinati, invece, al ristoro delle rate di finanziamento dei canoni di leasing con scadenza compresa tra il 23 febbraio e il 31 dicembre 2020 e relativi agli acquisti effettuati a partire dal 1° gennaio 2018, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M2 e M3, per le medesime imprese che svolgono

servizi automobilistici interregionali di competenza statale.

Diversi gli interventi nel **settore marittimo e portuale**, dove rifinanzieremo con ulteriori 68 milioni di euro i mancati introiti delle Autorità di sistema portuale e alcune imprese di navigazione marittima in ragione delle limitazioni connesse all'emergenza pandemica in corso. Proroghiamo l'estensione dell'esenzione degli oneri previdenziali e assistenziali con uno stanziamento complessivo di 35 milioni di euro. Con altri 20 milioni, rifinanziamo il Fondo per **compensare la riduzione dei ricavi** tariffari relativi ai passeggeri trasportati per le navi iscritte nel registro nazionale e con ulteriori 20 milioni istituivamo un Fondo per i mancati ricavi dei soggetti titolari di concessioni rilasciate dalle Autorità portuali.

Copriamo parte dei costi delle Autorità portuali per la rimozione delle navi, abbandonate o relitti, con 12 milioni di euro per il prossimo triennio. Infine, rifinanziamo con ulteriori 9 milioni di euro il Fondo per le infrastrutture portuali nonché con 15 milioni di euro per il potenziamento del trasporto marittimo passeggeri nello Stretto di Messina.



Eleonora Evi,  
Gruppo dei Verdi - Alleanza Libera Europea

## Nuova legge UE sul clima Quale ruolo per i trasporti?

Lo scorso 8 ottobre, con il voto sulla prima legge europea sul clima, il Parlamento europeo ha lanciato un chiaro segnale: bisogna fare di più per **ridurre le emissioni di gas serra** in Europa. Approvando questo testo legislativo in prima lettura, il Parlamento ha infatti richiesto una diminuzione del 60% delle emissioni entro il 2030, anziché del 55% come proposto dalla Commissione europea. Si tratta di un passo fondamentale per tener fede all'impegno, preso a fine 2019 dalla presidente Von der Leyen, a raggiungere legalmente la neutralità climatica (ovvero emissioni nette pari a zero) entro il 2050.

Anche se sarebbe stato preferibile un target di riduzione maggiore, come sollecitato da molti scienziati per **contenere il riscaldamento globale** sotto la soglia critica di 1,5°C rispetto ai livelli pre-industriali, è incoraggiante che i rappresentanti eletti dei cittadini europei abbiano dimostrato coraggio e messo all'angolo i negazionisti dell'emergenza climatica. Porsi un target 2030 sufficientemente ambizioso è poi fondamentale perché l'Unione europea mantenga una leadership credibile a livello internazionale, avendo già saputo ispirare Giappone e Cina a promettere di azzerare le proprie emissioni nette di CO<sub>2</sub>, rispettivamente entro il 2050 e il 2060.

A prescindere da quale finisca per essere il target 2030, l'effettivo raggiungimento della **neutralità climatica** entro il 2050 non passa solo dalla definizione di un numero. Servono strategie chiare e serie, con cui coordinare gli sforzi dei governi, delle imprese e dei cittadini europei per un modello di sviluppo più



rispettoso del pianeta in cui viviamo. Più aspettiamo e più dilunghiamo la transizione, più ci costerà in termini economici e ambientali. La terribile pandemia che stiamo attraversando non è che l'ennesimo monito di un modello di sviluppo fallato e non sostenibile, e dobbiamo fare tutto il possibile perché la ripresa post Covid-19 sia genuinamente verde.

Una strategia cruciale riguarderà il **settore dei trasporti**, le cui emissioni di gas serra sono tra le poche a essere aumentate negli ultimi 10 anni, arrivando a rappresentare un quarto di quelle totali UE. La Commissione europea pianifica una riduzione del 90% delle emissioni di settore entro il 2050 grazie alla transizione a una mobilità sostenibile e smart. Ruolo centrale avrà l'elettrificazione, soprattutto per trasporto su gomma e su rotaia, mentre per trasporto marittimo e aviazione si incentiveranno i **combustibili alternativi**. Per accelerare la transizione l'Europa vuole innanzitutto colmare il divario infrastrutturale, con l'obiettivo di avere almeno un milione di punti di ricarica e rifornimento dei veicoli elettrici disponibili al pubblico entro il 2025, e adottare politiche energetiche per una crescita continua e stabile di elettricità da fonti rinnovabili.

Nel complesso, è apprezzabile questo approccio integrato al sistema dei trasporti, per una **transizione** che rispetti i limiti tecnologici e le tempistiche di adeguamento del comparto industriale, ma al tempo stesso risponda alle necessità dei cittadini europei, specialmente i più vulnerabili, e ne supporti stili di vita più sostenibili. Il primo passo dovrebbe essere quello di **abbandonare tutte le fonti fossili**, incluso il gas, e i relativi sussidi. Occorre poi ridurre il fabbisogno energetico puntando sull'efficienza in tutti i settori, dal residenziale (dove il Superbonus 110% rende l'Italia un esempio in Europa) ai trasporti, all'industria.

Bisogna però eliminare le forti incoerenze che tuttora sussistono. Nonostante gli obiettivi ambientali e climatici, la stessa Unione europea continua a finanziare opere come il TAV che, dietro la falsa promessa di risolvere il problema climatico, lo peggiorano. Basti considerare la stima che solo i lavori di cantiere per la costruzione del tunnel riverserebbero in atmosfera circa 10 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> aggiuntive, facendo cioè risparmiare il primo kg di CO<sub>2</sub> solo nel 2040. Decisamente tardi, e la crisi climatica non aspetta.

## Germania: rimborso dei pedaggi per l'autotrasporto

### La Corte di Giustizia condanna il Maut

Dopo la sentenza della Corte di Giustizia europea del 28 ottobre scorso, è ora possibile avanzare le richieste di rimborso per i pedaggi pagati dagli autotrasportatori per le autostrade tedesche.

Il contenzioso nasce dal **calcolo del Maut**, il pedaggio stradale dovuto dai veicoli pesanti superiori alle 7,5 tonnellate per percorrere le autostrade e gran parte delle strade nazionali tedesche, e rientrante nella normativa dell'UE sull'eurovignetta.

Secondo quanto stabilito dalla Corte di Giustizia europea, infatti, il Governo tedesco ha inserito elementi non ammissibili per il calcolo del pedaggio, ovvero **costi non inerenti la gestione delle strade**, come le attività di controllo sulle strade da parte degli organi di Polizia.



Pertanto, constatata la violazione della normativa europea, gli autotrasportatori hanno ora il diritto di avanzare la richiesta di rimborso alla Germania per parte della quota dei pedaggi, versata dal 2017 al 2020 compreso, la cui stima si attesta intorno al 4%.

Per **richiedere il rimborso** le imprese possono agire individualmente, con il proprio legale di fiducia, oppure avvalersi di azioni collettive che possono essere coordinate da associa-

zioni di categoria e studi legali. Lo studio legale Hausfeld Rechtsanwälte ed eClaim ha già messo in piedi la campagna di raccolta delle richieste della categoria tramite il sito web dedicato.

In aggiunta, il Governo tedesco dovrà adeguare il calcolo del Maut a quanto stabilito dalla Corte, escludendo i costi non inerenti la gestione delle strade, portando così a una **riduzione del pedaggio** per il prossimo futuro.

## Tornano i costi minimi dell'autotrasporto

### Pubblicate le tabelle di riferimento

Dopo diversi mesi di valutazione e studio, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato il decreto sui **costi indicativi di riferimento** per l'attività di autotrasporto: vediamo di cosa si tratta.

L'atteso decreto sui costi indicativi di riferimento per l'autotrasporto merci è stato pubblicato il 27 novembre 2020, una misura attesa da tempo da tutto il settore, che introduce un nuovo sistema di "forcelle" con valori di riferimento più ampi, tramite l'aggregazione di singole voci di costo omogenee che dovrebbero restituire un costo medio più congruo.

Le tabelle contenute nel documento distinguono **quattro classi di veicolo**, classificati in base alla massa complessiva massiva (fino a 3,5 ton, da 3,51 a 12, da 12,1 a 26, oltre 26), e individua quattro voci di costo distribuite su tre sezioni.

Nella prima parte delle tabelle, relativa ai veicoli, inclusi sia i mezzi a motore, sia i rimorchi e semirimorchi, sono indicati i costi di acquisto, manutenzione, revisione, pneumatici, bollo, assicurazione ammortamento. Nella seconda parte delle tabelle, invece, sono individuati i costi relativi a stipendio, trasferte, straordinari, carburante e pedaggio.

Precisiamo, inoltre, che la prima tabella indica i **valori complessivi** delle voci appena elencate, mentre la seconda tabella individua i **valori assoluti** del costo unitario a chilometro, calcolati sulla base di una percorrenza media annua di 100 mila km.

Particolare attenzione è stata data ai **veicoli commerciali leggeri** che, per via del loro impiego principalmente per le consegne dell'ultimo miglio, sono soggetti a una minore percorrenza in

termini di km, ma a un maggior impegno in termini di tempo.

Infine, il decreto dichiara che le tariffe indicate sono di "natura non cogente", quindi **non sono costi minimi obbligatori** ma valori di riferimento da utilizzare in fase di trattativa.

Inquadra il QR Code seguente per collegarti a TN TrasportoNotizie e scaricare le tabelle con i costi indicativi di riferimento.



## Francia: nuovi obblighi per i trasportatori

### Segnalazione degli angoli ciechi

Dal 1° gennaio 2021 i mezzi superiori alle 3,5 tonnellate che transitano sul territorio francese dovranno segnalare la presenza di angoli ciechi.

Con il decreto legge nr. 1396 del 17 novembre 2020, il Governo francese ha introdotto l'obbligo di segnalazione della **presenza di angoli ciechi** su tutti i veicoli di peso superiore alle 3,5 tonnellate a partire dal 1° gennaio 2021. L'obbligo non interessa soltanto le aziende di trasporto, ma viene esteso a tutti i mezzi che transitano sul territorio nazionale.

L'obiettivo è di segnalare agli altri

utenti della strada la presenza di angoli ciechi sui mezzi e di punti di minor visibilità da parte dell'autista, per **migliorare la sicurezza stradale**.

Il decreto legge che introduce questa modifica del codice della strada, illustra anche le modalità di segnalazione e le sanzioni previste per chi non rispetta l'obbligo.

Per maggiori informazioni, consigliamo di [guardare il video tutorial](#) pubblicato dalla FCC - Fédération Française de Carrosserie Industrie et Services che mostra come devono essere affissi i cartelli segnalatori sulle diverse tipologie di camion e sugli autobus

per non **incorrere in contravvenzioni**.

In generale, possiamo anticipare che i cartelli segnalatori vanno posti a un'altezza di 90-150 cm dal suolo, sulla cabina, sul retro del veicolo e, a seconda della lunghezza totale del mezzo, sul rimorchio.

Chiaramente, l'installazione della segnaletica è prevista sia per i mezzi nuovi, sia per i quelli già in circolazione o che transitano sul territorio francese.

Tuttavia, sono previste alcune **esenzioni** per i veicoli agricoli e forestali, spazzaneve, ambulanze e altri mezzi impiegati per il servizio di sicurezza pubblica.

## Il Decreto Flussi designa 6.000 lavoratori per l'autotrasporto

### Apertura ai cittadini extra-comunitari

Ogni anno il Governo stabilisce il numero massimo di **lavoratori non comunitari** che possono entrare nel nostro Paese per motivi di lavoro. Con il Decreto Flussi, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 12 ottobre 2020, lo Stato ha individuato il limite di 30.850, indicando la quota suddivisa per settori.

In particolare, per la prima volta sono stati designati 6.000 ingressi per il settore dell'autotrasporto merci per conto terzi. Tuttavia, i posti non sono riservati esclusivamente al trasporto, in quanto la categoria condivide la quota con i settori edile e turistico-alberghiero.

I lavoratori, impiegabili come **conducenti professionali**, ove in possesso di patenti equivalenti e convertibili con le norme vigenti in Italia, devono appartenere a uno degli Stati seguenti, firmatari di accordi di cooperazione in materia migratoria: Albania, Algeria, Bangladesh, Bosnia-Herzegovina, Corea (Repubblica di Corea), Costa d'Avorio, Egitto, El



Salvador, Etiopia, Filippine, Gambia, Ghana, Giappone, India, Kosovo, Mali, Marocco, Mauritius, Moldova, Montenegro, Niger, Nigeria, Pakistan, Repubblica di Macedonia del Nord, Senegal, Serbia, Sri Lanka, Sudan, Tunisia, Ucraina.

Il presente elenco può essere integrato con l'immissione di ulteriori Paesi che stipuleranno accordi con l'Italia entro la fine del 2020.

Nonostante non sia stato possibile designare una quota esclusiva riservata all'autotrasporto merci, la

misura rappresenta un primo passo per affrontare il **problema della carenza di autisti** professionisti del nostro Paese, criticità diffusa e comune a tutti gli Stati Membri dell'Unione Europea.

La precompilazione dei moduli di domanda da parte delle aziende è già disponibile tramite procedura online sul sito [nullaostalavoro.dlci.interno.it](http://nullaostalavoro.dlci.interno.it), accessibile con credenziali SPID.

Il termine ultimo per la presentazione delle istanze è stabilito al 31 dicembre 2020.

## Arrivano i punti per l'autotrasporto

### Dal 2021 entra in vigore il Registro Europeo

Entra in vigore il 1° gennaio 2021 il Registro Europeo dell'Autotrasporto, in sigla Erru (European Register of Road Transport Undertakings) una novità molto importante, attesa da anni nell'Unione.

Basato sui registri elettronici dei vari Paesi membri, è molto più di un Albo internazionale: l'Erru si configura come un sistema a punti, simile a quello della patente di guida italiana, per la **valutazione dell'affidabilità** delle aziende di trasporto e la legittimità al mantenimento dell'autorizzazione al trasporto merci in conto terzi.

A differenza della patente, il punteggio iniziale dipende da diversi fattori, in primis la dimensione dell'impresa mentre, proprio come per la patente, in caso di sanzione l'impresa subirà una riduzione del punteggio.

All'azzeramento dei punti, l'impresa non potrà più **svolgere l'attività di trasporto** e l'autorità nazionale competente avvierà un'indagine che potrebbe portare alla sospensione dell'autorizzazione.

Di fatto, se un'impresa non rispetta i regolamenti quando si trova all'estero, subendo una decurtazione di punti, sarà sempre sottoposta a indagine dall'autorità del Paese membro in cui si trova la sede.

Di fatto, l'Erru si configura anche come un **sistema di controllo** nel



quale vengono registrate tutte le violazioni compiute dall'impresa in un qualsiasi degli Stati membri dell'Unione Europea.

Le infrazioni sono state classificate secondo la gravità del reato, in base ai potenziali **rischi per la vita** o di lesioni gravi, su tre livelli e prevedono una perdita di punti corrispondente, maggiore è il livello di gravità della violazione commessa, maggiori saranno i punti decurtati.

Precisiamo che non tutte le contravvenzioni prevedono la decurtazione dei punti ma, allo stesso tempo, sono previste penalizzazioni maggiori per le infrazioni gravi commesse ripetutamente dalla stessa azienda di trasporto.

È possibile consultare l'elenco completo delle infrazioni che comportano una penalità in punti [nel regolamento UE 2016/403](#).

Tra queste troviamo: inosservanza dei tempi di **guida e riposo** degli autisti, rispetto dei pesi e delle dimensioni dei veicoli, superamento dei limiti di velocità, gestione del cronotachigrafo, rispetto delle norme sul trasporto in ADR e di animali vivi, regolarità dei documenti di guida e revisione dei mezzi.

Ciascuna azienda potrà **controllare il suo punteggio** sul portale web dedicato, ricevendo una notifica di avviso al decurtamento della metà dei punti e in caso di azzeramento.

**Croissant**  
Surgelati Già Cotti

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

EURO FOOD IFS Naturale

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

# Divieti circolazione 2021

## Il calendario per il prossimo anno

Il Decreto ministeriale del 21 dicembre 2020 nr. 585 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;
- 2 aprile, dalle 14 alle 22;
- 3 aprile, dalle 9 alle 16;
- 5 aprile, dalle 9 alle 22;
- 9 aprile, dalle 9 alle 14;

- 1° maggio, dalle 9 alle 22;
- 2 giugno, dalle 7 alle 22;
- 3 luglio, dalle 8 alle 16;
- 10 luglio, dalle 8 alle 16;
- 17 luglio, dalle 8 alle 16;
- 23 luglio, dalle 16 alle 22;
- 24 luglio, dalle 8 alle 16;
- 30 luglio, dalle 16 alle 22;
- 31 luglio, dalle 8 alle 16;
- 6 agosto, dalle 16 alle 22;
- 7 agosto, dalle 8 alle 22;
- 13 agosto, dalle 16 alle 22;
- 14 agosto, dalle 8 alle 22;
- 21 agosto, dalle 8 alle 16;
- 28 agosto, dalle 8 alle 16;
- 1° novembre, dalle 9 alle 22;
- 8 dicembre, dalle 9 alle 22;
- 25 dicembre, dalle 9 alle 22;

Come ogni anno, pubblichiamo il calendario di TN Trasportnotizie con i

divieti di circolazione in vigore nel 2021 in due versioni.

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

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



### DIVIETI DI CIRCOLAZIONE 2021

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

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
28	29	30	31	1	2	3	25	26	27	28	29	30	31	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4
4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	5	6	7	8	9	10	11
11	12	13	14	15	16	17	8	9	10	11	12	13	14	8	9	10	11	12	13	14	12	13	14	15	16	17	18
18	19	20	21	22	23	24	15	16	17	18	19	20	21	15	16	17	18	19	20	21	19	20	21	22	23	24	25
25	26	27	28	29	30	31	22	23	24	25	26	27	28	22	23	24	25	26	27	28	26	27	28	29	30	1	2
1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	29	30	31	1	2	3	4	3	4	5	6	7	8	9
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
28	29	30	31	1	2	3	24	25	26	27	28	29	30	28	29	30	1	2	3	4	26	27	28	29	30	31	1
4	5	6	7	8	9	10	31	1	2	3	4	5	6	5	6	7	8	9	10	11	2	3	4	5	6	7	8
11	12	13	14	15	16	17	7	8	9	10	11	12	13	12	13	14	15	16	17	18	9	10	11	12	13	14	15
17	18	19	20	21	22	23	14	15	16	17	18	19	20	19	20	21	22	23	24	25	16	17	18	19	20	21	22
24	25	26	27	28	29	30	21	22	23	24	25	26	27	26	27	28	29	30	31	1	23	24	25	26	27	28	29
31	1	2	3	4	5	6	28	29	30	1	2	3	4	2	3	4	5	6	7	8	30	31	1	2	3	4	5
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
23	24	25	26	27	28	29	27	28	29	30	1	2	3	25	26	27	28	29	30	31	22	23	24	25	26	27	28
30	31	1	2	3	4	5	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	5	6	7	29	30	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12	11	12	13	14	15	16	17	8	9	10	11	12	13	14	6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19	18	19	20	21	22	23	24	15	16	17	18	19	20	21	13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26	25	26	27	28	29	30	31	22	23	24	25	26	27	28	20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	29	30	1	2	3	4	5	27	28	29	30	31	1	2

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

**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 in

**GEM**  
GENTE IN MOVIMENTO

IL MAGAZINE DELL'IMPRENDITORE, DEL PROFESSIONISTA E DELLA FAMIGLIA

www.genteinmovimento.com  
redazione@genteinmovimento.com

f t in

**ASSOTRASPORTI**  
Servizi per il trasporto e la circolazione stradale

info@imprenditorieprofessionisti.it  
Tel: 0171 413146 • Fax: 0171 426964

Servizi assicurativi:  
RC auto, RC vettoriale, RC professionale, tutela legale, soccorso stradale, tutela patente e polizze ramo vita

Tra gli altri servizi:  
tessere carburante, localizzatori satellitari, lubrificanti e altro ancora.

**ASSOTRASPORTI**  
Dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano

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

www.assotrasporti.org • Tel. 348.8827231 - 199.302013  
info@assotrasporti.eu • f t

**DGConsulting s.c.**  
Tel. 0171 412816  
Email: gestione@dgconsulting.it

- Consulenza organizzativa per lo sviluppo d'impresa
- Consulenza per l'applicazione e la certificazione degli standard di qualità
- Accreditamento regionale per il riconoscimento corsi
- Formazione manageriale

**AGENZIA SANDIANO**  
Sede: Via Fiume 34, Sanremo (IM)  
Tel: 0184 501560 - Email: agenzia@sandiano.com

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

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

Tel: 0171 412816  
Email: gestione@cservice.eu



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

Email: gestione@dgconsulting.it  
Tel. 0171.412816



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



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

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

SERVIZI E CONSULENZA PER AZIENDE, PROFESSIONISTI E FAMIGLIE  
gestione@ctservice.eu  
Tel: 0171 412816



**GENEVE IN MOVIMENTO**  
Il magazzino dell'imprenditore, del professionista e della famiglia  
www.gentelimmovimento.com  
redazione@gentelimmovimento.com  
gentelimmovimento  
gentelimmov



**ASSOTRASPORTI**  
Dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano

Assotrasporti si impegna ogni giorno per dare voce ai piccoli e medi trasportatori, rappresentarli presso le istituzioni, ridurre i costi e aumentarne i ricavi. Come? Grazie ad un innovativo progetto di radicamento sul territorio.  
**Partecipa con noi al rinnovamento dell'autotrasporto italiano!**  
assotrasporti.org  
199.302013  
info@assotrasporti.eu  
Assotrasporti  
Assotrasporti

**SERVIZI PER IL TRASPORTO EXTRAURBANO STRADALE**  
**Servizi assicurativi**  
RC auto • RC professionale  
tutela legale • soccorsi stradali  
polizze ramo vita  
**Fra gli altri servizi**  
tessere carburante  
localizzatori satellitari  
lubrificanti e altro ancora  
info@imprenditorieprofessionisti.it  
Tel: 0171 413146 • Fax: 0171 426964

# GENTE IN MOVIMENTO

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



## INTERAGISCI CON LA COMMUNITY ONLINE

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

## REGALA UNA COPIA OMAGGIO DEL MAGAZINE

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

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

 genteinmovimento

 genteinmov

 Gente in Movimento

## I porti come volano per il rilancio dell'economia Magari attraverso un ministero del mare

**P**orti, infrastrutture e Ansfisa, logistica e autotrasporto, intervista all'**On. Paolo Ficara** vicepresidente commissione trasporti della Camera dei Deputati (in foto).

In questo particolare periodo di pandemia i problemi del settore trasporti, logistica e infrastrutture sono esplosi in modo immediato; sul tema abbiamo intervistato l'Onorevole Paolo Ficara, neo vice presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati dal 29 luglio 2020, e di cui è componente dal giugno 2018 subito dopo la sua prima elezione come deputato.

**Onorevole, abbiamo seguito l'impegno con cui ha affrontato i temi di competenza della commissione trasporti, le chiediamo di farci una panoramica iniziando dai porti.**

In questi due anni di commissione ho seguito con attenzione il tema dei porti, soprattutto in quest'ultimo *annus horribilis* in generale per tutta l'economia, non solo italiana ma globale. Le conseguenze della pandemia non hanno risparmiato nemmeno il settore della portualità, anche se è uno dei settori che non si è mai fermato, nemmeno durante il periodo del lockdown più duro, quello fra marzo e aprile.

Il settore ha **continuato a lavorare** e garantire alla popolazione i generi di prima necessità, nonostante abbia avuto una contrazione dei volumi di traffico.

Le merci, ad esempio, hanno perso il 12% circa, mentre, per quanto riguarda i passeggeri, quasi azzerati nel settore crociere.

In generale, tutta la logistica e tutto l'autotrasporto hanno garantito al Paese di restare in piedi. La crisi che stiamo attraversando deve farci comprendere quali sono **i settori importanti dell'economia**, non solo per l'economia globale ma anche per quella nazionale. Credo che in generale i settori della logistica, del portuale, dell'autotrasporto, del trasporto su ferrovia, dovranno ricevere maggiore attenzione nella fase di ripresa post-pandemia, per cercare di risolvere



annose criticità. Nell'autotrasporto, le criticità le conosciamo bene da anni, ma la pandemia le ha fatte esplodere in maniera immediata. Se prima si poteva andare avanti con **interventi tampone** adesso su tanti temi si dovrà intervenire in maniera importante.

**Purtroppo, i decreti ristori non hanno previsto i codici dell'autotrasporto. È vero che non bisogna dare contributi a pioggia, è anche vero però che l'autotrasporto garantisce un servizio, che in queste occasioni diventa un servizio sociale. Ritiene che il decreto ristori dovrebbe essere esteso anche alla categoria?**

Credo che sia assolutamente giusto, l'autotrasporto è uno dei settori che hanno continuato a lavorare ma sicuramente vi sono aziende che hanno avuto perdite, magari ammortizzabili, ma che sicuramente meritano di essere aiutate. Sarà uno degli impegni dei prossimi mesi, purtroppo saranno necessari ulteriori **decreti emergenziali** e ci attiveremo per l'inserimento.

**Qual è la situazione attuale sui porti?**

Il sistema ha sofferto della pandemia ma bisogna comprendere, e far comprendere a tutta la classe politica, qual è l'importanza, il peso e la potenzialità dell'**economia del mare** per consentire all'Italia di svilupparsi e crescere nei

prossimi anni e nei prossimi decenni. Basta vedere le percentuali di traffico: più del 30% avviene via mare, la maggior parte su strada e una piccola parte su ferro. Ci dovremo rendere conto dell'importanza anche guardando all'estero e al fatto che i porti italiani sono al centro dell'attenzione mondiale, penso all'interesse dei cinesi, turchi, americani ma anche dei tedeschi.

Basti pensare a come si sta sviluppando il porto di Trieste per capire quanto strategico sia il ruolo dei nostri porti nell'economia globale e nell'**economia del mediterraneo**, e dell'Europa in particolare.

Nell'ultimo periodo sta cambiando l'approccio e la visione anche se è ancora tantissimo quello che serve; penso ad esempio al decreto ministeriale di agosto che ha messo sul piatto 900 milioni di euro per finanziare **opere infrastrutturali indispensabili** e immediatamente cantierabili, con una ripartizione fra tutti i porti.

Occorre dire che lo sviluppo e l'attrattività che può avere un porto dipende da tanti fattori che passano dagli investimenti infrastrutturali, in quanto le navi sono di sempre maggiori dimensioni ed hanno esigenze specifiche per poter scaricare i container. Su questo sono fiducioso, andiamo nella giusta direzione. Però i temi da affrontare del mondo portuale sono tantissimi, temi che la riforma Del

Rio del 2016 che andava a riformare la 84/1994 aveva iniziato ad affrontare ma su molti aspetti è rimasta inattuata.

Credo che sia fondamentale spingere su questo e su **temi ancora irrisolti** come quello del lavoro portuale, delle concessioni, delle semplificazioni e della sburocratizzazione.

Oggi una compagnia di navigazione sceglie un porto non solo per la **posizione geografica**, dove l'Italia è ben posizionata per tutte le navi di passaggio dal canale di Suez, ma anche per la semplificazione e la sburocratizzazione, dove rispetto ad un porto come Rotterdam abbiamo molto da imparare.

Oggi, spesso gli armatori preferiscono passare lo stretto di Gibilterra e arrivare a Rotterdam, percorrendo una distanza maggiore. Non possiamo perdere tempo, dobbiamo **investire sulla digitalizzazione** che può far velocizzare tutti i processi di carico, scarico e smistamento.

Una compagnia di navigazione che deve tenere fermi centinaia, migliaia di container parcheggiati in un porto, sostiene un costo. Costi molti inferiori se questi processi di scarico e carico, vengono gestiti magari con l'intermodalità, e quindi su un treno piuttosto che su gomma o nuovamente su un'altra nave, con processi che avvengono in maniera molto più rapida.

Intervenire su digitalizzazione, semplificazione e sburocratizzazione si può veramente realizzare in breve tempo, dando un immediato riscontro.

Secondo me serve che proprio tutte le forze politiche capiscano che peso abbia la portualità nello **sviluppo futuro del nostro Paese**. Occorre riorganizzare bene le competenze che riguardano il settore del mare all'interno del ministero, perché oggi le competenze sono "sparpagliate" fra troppi ministeri, oppure rivedere proprio la governance del mare.

La provocazione è ripensare che nel nostro Paese sia necessario un **ministero del mare** che veramente possa fare da cabina di regia di tutto quello che il mare rappresenta e deve rappresentare nel futuro della nostra economia.

#### **E rispetto al fenomeno di infiltrazioni di criminalità straniera?**

Bisogna stare attentissimi, anche



prevedendo misure rafforzate e migliorative dove servirà adottarle, perché i porti e le autorità portuali oggi sono le stazioni appaltanti che hanno una vera disponibilità economica e laddove penso si svilupperà l'economia del Paese e quindi circoleranno ingenti risorse. Sappiamo che dove vi sono grandi risorse **il malaffare prova a infiltrarsi**. Quindi questo è un altro aspetto sul quale stare assolutamente con gli occhi ben aperti.

#### **Sulla semplificazione delle procedure vi erano già diversi progetti, andranno a conclusione o si riparte da zero?**

Sulla piattaforma logistica nazionale noi, come forza politica, siamo stati molto critici negli scorsi anni, perché sembrava il solito carrozzone o poltronificio che, al di là delle belle intenzioni e delle risorse stanziare, poi non dava i suoi frutti.

Io mi auguro che la nuova governance e la nuova cabina di regia degli ultimi mesi porti un cambio di passo.

Ad esempio, il ruolo di un **presidente di autorità portuale**, come Zeno D'Agostino che come manager ha saputo dimostrare e sta dimostrando il suo valore, e ora con un ruolo nella piattaforma, può dare un'accelerazione importante e trasformare in realtà quelle belle intenzioni che erano alla base di quando è stato pensato tutto il sistema.

Spero che quello che sta avvenendo in questi ultimi mesi sia un ulteriore segnale di voglia di cambiamento e di mettere in pratica queste migliorie.

#### **Prima di chiudere vorrei chiederle a che punto siamo con l'Ansfisa, prevista nel decreto Genova come provvedimento di urgenza. Cosa accadrà ora?**

Questo per noi è un tema molto importante. Abbiamo cercato di dare sempre priorità, nell'utilizzo delle risorse alla messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, anziché dare il via alla **costruzione di nuove grandi opere**. Il punto è: opere utili o opere non utili?

Se parliamo di utilità mettere in sicurezza decine, centinaia, migliaia di infrastrutture esistenti, utilissime perché tutti i giorni vengono percorse dai lavoratori, dagli studenti, dai milioni di italiani che si spostano, credo debba avere priorità Investire in questo.

Tantissimo ancora resta da fare però, per quella che è la mia esperienza diretta in Parlamento si è invertita la rotta e si sta nuovamente cominciando ad investire.

#### **Quando parliamo di porti e di traffici internazionali quali sono le sinergie per evitare di essere superati dagli altri porti tipo Rotterdam?**

Visto che ha toccato il tema dell'Europa colgo l'occasione per dirle che il tema caldo e fondamentale dei prossimi mesi è quello della **tassazione sui porti**. C'è una trattativa in corso con uno scambio di posizioni e di richieste.

Come Commissione Trasporti lo scorso febbraio approvammo alcune risoluzioni che invitavano il ministro competente a tenere una posizione ferma, di fronte all'Europa, insistendo sulla natura pubblica e giuridica dei nostri porti. Non sono delle società che fanno profitti, quello che incamerano sono risorse che rimangono all'interno delle autorità per essere investite in tutto quello che serve per l'**efficientamento del sistema**.

Su questo vi è un collegamento forte, ma anche su tutti gli altri temi legati in generale alla logistica ed al trasporto.

# Il principio alla base della metodologia lean

## La riduzione degli sprechi

a cura di Davide Spitale, Innovation Manager di Alzarating

La ricerca dell'efficienza attraverso la caccia agli sprechi comporta un cambiamento nel modo di agire e pensare di tutto il personale dell'organizzazione. Il personale in questo modo si impegna ad impiegare le risorse più efficacemente.

Nel SCM si cerca lo stesso di eliminare gli sprechi, ma in questo caso, essendo all'interno di una catena, i benefici ottenuti da uno dei suoi attori si riversano anche sugli altri.

Quindi è importante indagare ogni **processo di scambio** tra gli attori per migliorare l'efficienza e la reattività di tutti. Un aiuto è fornito dal Just in Time ossia un processo produttivo che prevede il rifornimento del materiale di trasformazione esattamente nel momento in cui viene richiesto, allo scopo di ridurre i costi legati all'accumulo di scorte. Tale modello permette di ridurre i costi di gestione del magazzino e quelli di trasporto dei materiali.

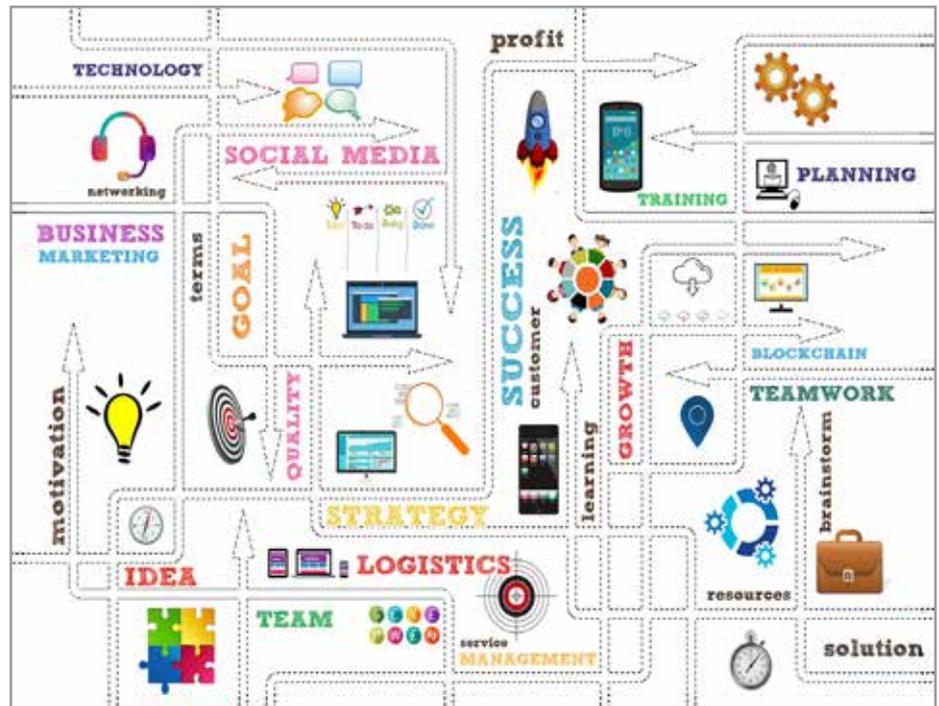
Un altro vantaggio fornito dalla supply chain è la possibilità di sfruttare la collaborazione tra i suoi partner per individuare e formulare strategie comuni per la **risoluzione dei problemi** legati agli sprechi e anche, grazie allo scambio di informazioni, di condividere le conoscenze ed esperienze.

Ecco come puoi ottimizzare l'implementazione del lean supply chain step by step.

1. L'individuazione di un problema a monte. Questo ad esempio può essere affrontato effettuando un'ispezione sul materiale, la restituzione del lotto, nel caso non fosse conforme e una successiva ispezione del nuovo lotto prima dell'inserimento nel processo produttivo.

2. La determinazione della fonte dello spreco ossia la presenza di lotti non conformi, privi degli **standard qualitativi** ritenuti accettabili, che è necessario sottoporre costantemente a controlli.

3. La formulazione della soluzione. I dirigenti, dopo un'attenta analisi dei dati in possesso e la verifica della sua efficacia presentano il progetto



di miglioramento per l'approvazione definitiva prima dell'implementazione. La necessità di responsabilizzare i fornitori sull'importanza della qualità dei prodotti da loro forniti per il conseguimento dell'obiettivo della soddisfazione del cliente.

4. La scelta dello strumento utilizzato per l'**implementazione della strategia**.

Il responsabile del progetto inizia a metterlo in atto adottando lo strumento più adeguato, che può essere qualcosa di già sperimentato ma adattato al contesto dell'organizzazione oppure qualcosa di innovativo.

5. Una verifica sull'efficacia del progetto di miglioramento. Si raccolgono dati e informazioni sulle performance per valutare l'**efficacia del progetto** e quindi l'eliminazione dello spreco.

6. La standardizzazione della procedura. Come per la metodologia lean, le attività svolte all'interno del progetto di miglioramento vengono inserite nella routine dell'organizzazione e portate avanti nel tempo finché non sarà necessario rivederle.

Quando parliamo di lean supply chain

parliamo di innovazione, ogni progetto di miglioramento testato e poi inserito nella procedura è innovazione. Ogni strategia messa in atto per **ottimizzare e innovare** il prodotto, per velocizzare i tempi e le consegne sono innovazione.

Ma con l'emergenza sanitaria di questo 2020 c'è stato un nuovo sviluppo.

Il settore della Supply Chain è tra i più impattati dall'**emergenza Coronavirus**.

Una molteplicità di beni e componenti arriva dalle fabbriche cinesi e molte di queste si sono fermate dopo lo scoppio dell'epidemia nella città Wuhan, capoluogo della provincia dell'Hubei.

A tutte le aziende globali è chiaro che le supply chain che iniziano in Cina o attraversano la Cina non possono lavorare con l'efficienza usuale.

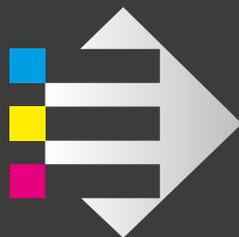
Spero che questo articolo ti sia stato utile per capire quanto è importante avere una lean **supply chain efficiente** ed organizzata.

Ti aspetto nel prossimo numero e parleremo delle tre mosse che devi fare per avere una lean supply chain che non teme la crisi causata dal Coronavirus.

# LA TIPOGRAFIA DELLE AZIENDE E DEI PROFESSIONISTI



*creo, stampo, distribuisco*



## TIPOLITOEUROPA

Grafica • Stampa • Editoria • Packaging



CONSEGNE A **DOMICILIO**  
**IN TUTTA ITALIA**

Via degli Artigiani, 17 • 12100 Cuneo  
tel. +39.0171.603633 • fax +39.0171.681415  
e-mail: [info@tipolitoeuropa.com](mailto:info@tipolitoeuropa.com) • [www.tipolitoeuropa.com](http://www.tipolitoeuropa.com)

## I ponti e i loro gemelli

### La chiave per la sicurezza delle infrastrutture

L'infrastruttura di mobilità italiana è vecchia, ma soprattutto soffre della **carenza di monitoraggio** e manutenzione preventiva. Ogni tanto, notizie di catastrofi, come il Ponte Morandi, raggiungono le prime pagine dei giornali e le aperture dei telegiornali, ma se si segue la cronaca lo stillicidio di frane, smottamenti, sprofondamenti, buche che si aprono all'improvviso, ponti pericolanti, gallerie con infiltrazioni che perdono pezzi, è quotidiano. Nella maggior parte dei casi si tratta di rischi ampiamente previsti e noti, il cui manifestarsi in modo eclatante "all'improvviso" dipende dalla mancanza di controlli e monitoraggio prima ancora che di manutenzione.

Uno strumento sempre più utilizzato per tenere sotto controllo è l'integrazione delle informazioni stabili relative all'infrastruttura (struttura, geometria, interazione con il suolo) con quelle dinamiche, provenienti da **sensori** posti sull'infrastruttura stessa oppure su veicoli specializzati, come i droni ma anche gli autobus pubblici in transito.

Questo agglomerato strutturato di informazioni forma un gemello digitale dell'infrastruttura, per esempio un ponte. Il concetto di **digital twin** ha come elementi dirimenti due caratteristiche: il collegamento costante con la controparte fisica e il fatto che questo collegamento sia garantito da sensori che ne catturano gli stati e le dinamiche in grande dettaglio. Tutti questi dati vengono applicati come input al **modello di simulazione** fisico del ponte e forniscono la base di partenza che permette, per esempio, di simulare il comportamento futuro di un elemento o il suo degrado. Questa informazione viene poi riportata come azione sulla controparte fisica, per esempio per l'aggiunta di sensori più densi in una zona critica. Questi a loro volta cattureranno dati e così via.

Ma qual è l'utilità dei digital twin? In parte abbiamo risposto: avere una rappresentazione anche predittiva del ciclo di vita dell'entità fisica gemellata. L'importanza che ha questo per la



gestione di una infrastruttura è evidente. Si possono anche **eseguire simulazioni** "what if", basate sui dati storici raccolti dai sensori di determinati parametri e sulle capacità di modellazione dei fenomeni fisici. Per esempio si può sottoporre il gemello digitale del ponte ad un vento laterale di velocità superiore a quella mai registrata prima e vedere le reazioni della struttura. Oppure si può far passare virtualmente sul ponte traffico pesante doppio a quello effettivo per un periodo simulato di tre anni (si può accelerare il tempo nei digital twin) e constatare il degrado sulla struttura.

Alla recente **Genova Smart Week** sono stati presentati diversi esempi in via realizzazione di gemelli digitali di ponti e specifici sensori e portatori di sensori da utilizzare come mattoni per costruirli e farli funzionare.

Relativamente alla struttura di più alto profilo, il nuovo Ponte S.Giorgio, che ha sostituito il Morandi, è stato illustrato il complesso sistema di **monitoraggio e manutenzione** ordinaria. Il ponte è completamente strumentato con sensori sia wireless che collegati in fibra ottica (soluzione progettata da Cetena, società del Gruppo Fincantieri che si occupa di consulenza e di progettazione) e dotato di quattro robot, due per lato, che si occupano automaticamente del lavaggio dei vetri e dei pannelli fotovoltaici e dell'ispezione visiva a distanza ravvicinata tramite sensori ottici montati su bracci

estendibili. I **robot** sono stati progettati dall'IIT e realizzati dall'azienda Camozzi. Grazie a queste dotazioni, il Ponte San Giorgio è pronto per ricevere un gemello digitale, oggetto di un progetto appositamente finanziato.

Altro ponte, altro gemello. Sito nel territorio della Città Metropolitana di Genova è oggetto di una sensorizzazione e monitoraggio via droni da parte di un gruppo di lavoro capeggiato da TIM e di cui fa parte l'Università di Genova. Obiettivo è non solo controllare lo stato della struttura ma anche dinamicamente il suo utilizzo, per esempio deviando il traffico in caso di carico eccessivo.

La sperimentazione di veicoli di servizio, come gli autobus per il TPL, come vettori di sensori è coperto da un segmento di un progetto con capofila Vodafone, la collaborazione della Città di Genova, della municipalizzata AMT e di diversi partner di ricerca (come il CNR) e industriali (Leonardo).

Installando una telecamera su di un bus di linea a facendo esaminare le **immagini del fondo stradale** da una rete neurale appositamente addestrata, il progetto mira ad individuare irregolarità e fratture nel manto stradale, inviando la segnalazione alla centrale operativa per attivare l'intervento in tempi rapidissimi. Applicando questa tecnologia a un gran numero di veicoli, diventa possibile costruire una mappa aggiornata del manto stradale.

## Nuove date per Transpotec Logitec 2021

### La mostra si svolgerà a Fiera Milano dal 10 al 13 giugno

**T**ranspotec Logitec, l'appuntamento fieristico di riferimento in Italia per l'autotrasporto e la logistica, si terrà a Fiera Milano dal 10 al 13 giugno 2021. Dopo un attento **ascolto del mercato**, Fiera Milano ha dunque stabilito una nuova data, che consentirà alla mostra di esprimere al meglio tutte le sue potenzialità e di ribadire la centralità di un settore che in questi mesi più che mai ha dimostrato il ruolo chiave della movimentazione merci nell'approvvigionamento di beni primari come il food e il farmaceutico.

Primo appuntamento europeo del settore nel 2021, Transpotec Logitec, il cui progetto si sta costruendo in un confronto continuo e aperto con tutta la sua community, ha tutte le carte in regola per confermarsi vetrina di riferimento dell'intero comparto.

Un'occasione unica per i produttori, che potranno lanciare in anteprima nuovi **mezzi e soluzioni**, e per gli operatori in visita, che potranno finalmente,

dopo il lungo stop, valutare dal vivo le novità sul mercato.

Piattaforma integrata di business e di contenuti, la manifestazione si focalizzerà sui temi che già oggi stanno avendo concreti e significativi impatti su organizzazioni aziendali, processi logistici e sulle competenze di chi opera in questo settore.

**Sostenibilità, sicurezza, formazione** professionale, sono i focus intorno a cui sta prendendo forma il progetto, dalla parte espositiva, che vedrà la presentazione di mezzi di ultima generazione e un'integrazione sempre maggiore con le soluzioni logistiche, alle aree demo, fino agli eventi formativi che si terranno nei quattro giorni di manifestazione.

Un progetto che punta dunque sulla centralità dei contenuti, che nei prossimi mesi saranno anche al centro di **webinar formativi** che faranno da ponte verso l'appuntamento di giugno.

La nuova collocazione temporale consentirà inoltre di godere appieno degli spazi espositivi esterni: l'area di

Largo Nazioni, immediatamente prospiciente i padiglioni, farà da palcoscenico per gli attesissimi test drive.

Sul fronte dei veicoli pesanti, i professionisti del trasporto potranno scoprire i mezzi e le varie **innovazioni a bordo**, con test drive all'interno e all'esterno del quartiere fieristico, per metterne alla prova l'affidabilità in ogni contesto e valutarne comfort e sicurezza.

I veicoli commerciali leggeri saranno protagonisti di prove dedicate, che consentiranno di testare le loro prestazioni, con un'attenzione particolare ai **mezzi elettrici e ibridi**.

A partire dal venerdì, inoltre, le aree esterne si coloreranno di passione, grazie al raduno di camion decorati, resi unici dalle personalizzazioni, ma spesso top di gamma anche in termini di optional e tecnologie a bordo.

L'irrinunciabile appuntamento con Transpotec Logitec è dunque a Fiera Milano, da giovedì 10 a domenica 13 giugno 2021. Informazioni e aggiornamenti su [www.transpotec.it](http://www.transpotec.it).

**DGConsulting** s.c.  
**consulenza globale**

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

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

Tel. 0171 412816 • Fax 0171 426964  
Email [gestione@dgconsulting.it](mailto:gestione@dgconsulting.it)



Giordano Biserni  
Presidente ASAPS

## 30 anni di ASAPS

### Grazie a tutti i sostenitori

La campagna iscrizioni dell'ASAPS è come l'anno scolastico: parte a settembre. Quella del 2021 è cominciata da poco ed è la campagna che proietterà l'ASAPS nel suo 30° Anniversario, si siamo nati nel lontano 1991 ad opera di 16 appartenenti alla Polizia Stradale di Forlì, Faenza, Cesena, Lugo e Ravenna.

Sono **trascorsi tre decenni**, mi sembra ancora incredibile considerato che in molti ci avevano pronosticato pochi mesi di vita. Ma abbiamo saputo costruire una rete professionale che ha sostenuto e convinto progressivamente tanti appartenenti alle forze di polizia conquistando gradualmente l'apprezzamento di molti cittadini.

La molla motivazionale che aveva determinato la nostra nascita è stata l'impegno contro le dilaganti **"Stragi del sabato sera"** in terra di Romagna e a livello nazionale. Un obiettivo conseguito nel tempo se si considera che negli anni '90 morivano oltre un migliaio di giovani ogni anno nelle due notti del fine settimana. Ancora 917 morti nel 2001, poi questa carneficina è stata ridimensionata grazie a tante campagne antialcol e all'arrivo, finalmente, di un adeguato numero di etilometri schierati prima dalla Polizia Stradale poi anche dai Carabinieri e numerosi anche dalle Polizie Locali.

Insieme a sanzioni più severe, alla patente a punti alla limitazione negli orari delle discoteche e nella vendita degli alcolici, **i risultati si sono visti** eccome. Oggi siamo a meno di 300 giovani che perdono la vita ogni anno nelle 16 ore maledette delle due notti del fine settimana. Sempre tanti, ma il calo è di oltre il 60%.

Abbiamo poi conseguito tanti altri risultati, molti neppure li conoscono: la



numerazione dei cavalcavia all'epoca dei micidiali lanci dei sassi, la chiusura dei varchi sulle autostrade per impedire pericolosissime inversioni di marcia, la segnaletica maggiorata per impedire i frequenti contromano.

L'impegno contro l'ipotesi dei 150 km/h orari nelle autostrade a tre corsie (per potere andare a medie di 200 km/h con sanzioni di poche decine di euro e solo tre punti tagliati dalla patente), per non parlare del nostro impegno per la **legge sull'omicidio stradale** con le associazioni Lorenzo Guarnieri e Gabriele Borgogni di Firenze. Legge perfettibile ma basilare, non solo e non tanto per la sicurezza stradale, quanto per la "giustizia stradale".

Sono tante le nostre iniziative, si pensi ai 23 osservatori che curiamo mensilmente sulla **pirateria stradale**, contromano, stragi del sabato sera, morti verdi, incidenti con animali, incidenti nei cantieri stradali, incidenti ai bambini, sbirri pikkiati, e da ultimo quello sugli incidenti con i monopattini, rilanciato anche da agenzie estere come Nuova Cina e la Sputnik di Mosca.

Non c'è aspetto della **sicurezza stradale** sul quale l'ASAPS non possa fornire dati, tabelle e riflessioni. L'associazione

è sempre la prima ad annunciare e commentare le novità. Spesso sono stato chiamato in **audizioni parlamentari** sulla riforma del CdS e sui temi della mobilità.

Non nascondiamo che la campagna del 2020 non ha ottenuto i risultati che speravamo, purtroppo ha pesato anche il Covid-19. Per proseguire il nostro cammino per dare "voce alla libera voce" della sicurezza stradale **abbiamo bisogno del vostro impegno**, della vostra adesione all'ASAPS.

Per questo abbiamo predisposto una Campagna iscrizioni con tante appetibili novità, ne cito solo alcune:

- l'ASAPS risponde, consulenza telefonica
- ASAPS webinar, seminari interattivi
- banca dati quesiti
- il **Prontuario CdS** on line, già fruibile da tutti i soci del 2020 e disponibile anche per i nuovi soci del 2021. Prontuario che, ovviamente, sarà aggiornato con i nuovi importi delle sanzioni a gennaio 2021.

**Grazie di cuore** ai nostri referenti e a tutti i nostri soci che ci hanno sostenuto in questi 30 anni! Continuate numerosi ad iscrivervi all'ASAPS la voce veramente autonoma e libera che si batte per la sicurezza e la difesa della vita sulle strade.

## Covid, seconda ondata

### Le regole per l'autotrasporto

**P**er la sicurezza dei lavoratori e per il contrasto alla diffusione del Covid-19 nel nostro Paese, gli autotrasportatori devono rispettare diverse misure: cerchiamo di fare un po' di chiarezza.

Indipendentemente dal "colore" della Regione in cui si opera, il trasporto merci è considerato un'**esigenza lavorativa**, pertanto agli autisti è consentito spostarsi per tutto il Paese, limitatamente alle esigenze di carico/scarico delle merci.

Gli autisti in servizio, infatti, non sono tenuti a compilare l'**autocertificazione**, necessaria per gli spostamenti da casa a lavoro e viceversa nelle regioni rosse e quando si devono varcare i confini del proprio Comune di residenza nelle regioni arancioni. Ricordiamo che in tutto il territorio nazionale è in vigore il coprifuoco che rende necessaria la compilazione dell'autocertificazione per tutti gli

spostamenti dalle ore 22:00 alle ore 6:00. I **divieti di circolazione** internazionali sono sospesi fino a nuovo provvedimento governativo.

Il personale viaggiante che rientra in Italia non è obbligato a sottoporsi a tampone o quarantena.

In Italia, i divieti di circolazione sono attualmente sospesi fino alla fine del 2020. Altri Paesi europei hanno già adottato la stessa misura: è il caso ad esempio di Francia, Spagna e Ungheria.

Durante le **operazioni di carico/scarico**, gli autisti dei mezzi devono rimanere a bordo dei mezzi e, ove non possibile, indossare i DPI corretti e rispettare il distanziamento sociale.

Per nessun motivo è consentito l'accesso a uffici diversi da quelli della propria azienda. Tuttavia, le aziende di carico/scarico sono tenute a mettere a disposizione del personale esterno un'**area di ristoro** con adeguati servizi igienici.



Nelle regioni rosse è consentita l'apertura dei punti di ristoro in autostrada, nei porti e negli interporti.

Il servizio di **asporto e consegna** a domicilio è sempre possibile in tutta Italia. Nelle regioni arancioni, così come in quelle rosse, non è consentito il consumo al tavolo ai bar e ristoranti, che rimangono aperti esclusivamente per il servizio di asporto, consentito fino alle 18.00, e per il servizio di consegna a domicilio, fino alle ore 22.00.



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

SERVIZI PER IL TRASPORTO  
E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

RC AUTO, NOVITÀ 2021

**La polizza assicurativa dei tuoi veicoli sta per scadere?**

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

**I&P offre alle aziende associate:**

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



**Inizia a risparmiare con noi!**

**Contattaci per informazioni e preventivi:**

Telefono 0171 413146 | Fax 0171 426964 | [servizi@imprenditorieprofessionisti.it](mailto:servizi@imprenditorieprofessionisti.it)

## Multe e sanzioni: l'Europa chiarisce Eccesso di velocità e riposo in cabina

La Commissione Europea è stata chiara e ha richiamato l'Italia: non è possibile multare un camion per eccesso di velocità basandosi sui dati del tachigrafo.

Il "rimprovero" nasce dal fatto che il Codice della Strada italiano consente agli agenti stradali di sanzionare gli autisti per **eccesso di velocità** utilizzando le registrazioni del tachigrafo, mentre un regolamento europeo lo vieta. Di conseguenza, il nostro Paese ha tempo due mesi per adeguarsi alla normativa comunitaria.

Il Regolamento UE cui si fa riferimento è il nr. 165 del 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, il quale abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

Come specificato nella norma, articolo 41, il tachigrafo ha la funzione di **misurare e registrare** la velocità e la distanza percorsa ma, contrariamente a quanto stabilito dall'articolo 142 del Codice della Strada italiano, non è possibile "considerare fonti di prova per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del



cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali".

Pertanto, dopo aver riscontrato l'incongruenza, la Commissione ha posto il nostro Paese in mora affinché si adegui al più presto al **Regolamento europeo**, ovvero entro due mesi. Nelle prossime settimane l'Italia dovrà presentare la risposta. In caso contrario, oppure se la Commissione non valuterà l'osservazione appropriata, potrà procedere con una diffida per ottenere il rispetto della norma.

Se l'Italia dovesse perpetrare il non adeguamento alla norma, la Commissione potrà presentare ricorso alla **Corte di Giustizia europea** la quale, al termine del giudizio, può condannare il nostro Paese al pagamento di una "multa" che aumenta di valore per ogni giorno di ritardo accumulato.

Inoltre, nel mese di dicembre, la Commissione Europea ha chiarito alcuni punti grigi sull'applicazione del Regolamento 1054/2020, entrato in

vigore con l'approvazione del Primo Pacchetto Mobilità, riguardante il divieto di svolgere il **riposo settimanale** di 45 ore in cabina.

Il regolamento indica l'obbligo di passare i due giorni di riposo in una struttura adeguata, che offra pernottamento, servizi igienici e tutela della privacy di ciascun ospite, senza precisare la tipologia di alloggio, che può essere, ad esempio, un hotel, un appartamento in affitto o un alloggio privato.

Nonostante l'obbligo, l'autista non è tenuto a presentare una documentazione relativa al pernottamento che attesti l'effettivo alloggio **al di fuori della cabina** e gli Stati membri non possono imporre singolarmente ulteriori misure in merito. Pertanto, i controlli e le sanzioni conseguenti l'inosservanza della norma possono essere effettuati soltanto cogliendo l'autista sul fatto, ovvero sorprendere l'autista all'interno della cabina durante le 45 ore del riposo settimanale.

### Polizza Patente Protetta

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

Richiedi un preventivo gratuito:  
Tel. 0171 41.31.46

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



## GNL: una realtà sempre più sostenibile

### È italiano il primato europeo dei distributori

È dell'Italia il primato europeo per la presenza di impianti di distribuzione del GNL, il carburante che attualmente rappresenta una delle **soluzioni più green** per l'autotrasporto.

Nonostante il nostro Paese sia partito in ritardo nell'introduzione del carburante "verde", il gap è stato recuperato in fretta, tanto da conquistare il primato europeo per la presenza degli impianti di distribuzione sul territorio.

Il GNL, **Gas Naturale Liquefatto**, ovvero metano in forma liquida, trasparente, inodore, non corrosivo e non tossico, è un combustibile a basso impatto ambientale, decisamente più economico del gasolio. Il prezzo nazionale medio di ottobre (dati Assogasmetano) è di 0,976 €/kg, con picchi che raggiungono 1,028 €/kg e minimi di 0,950 €/kg.

A parità di percorrenza, in media un kg di metano garantisce la stessa resa di



un litro di gasolio, il GNL risulta costare circa 50 centesimi in meno (iva esclusa) rispetto al diesel.

Per quanto riguarda le **emissioni di CO<sub>2</sub>**, la stima è di una riduzione dal 15% al 35% rispetto al camion a trazione tradizionale della stessa categoria. Se si utilizza il biogas, una miscela di diversi gas naturali prodotta dalla fermentazione di residui organici, la CO<sub>2</sub> introdotta nell'ambiente diminuisce fino al 90%. Con queste premesse,

l'aumento dei mezzi alimentati a GNL nel nostro Paese ora dipende per lo più dal **prezzo dei veicoli**, al momento più alto dell'equivalente diesel, e della presenza di distributori: con 70 stazioni di rifornimento attualmente funzionanti (a fine 2019 erano soltanto 25), l'Italia è riuscita a superare di gran lunga Francia e Spagna, rispettivamente con 40 e 50 distributori presenti sul territorio nazionale, conquistando il primato in Europa.

## 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



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**

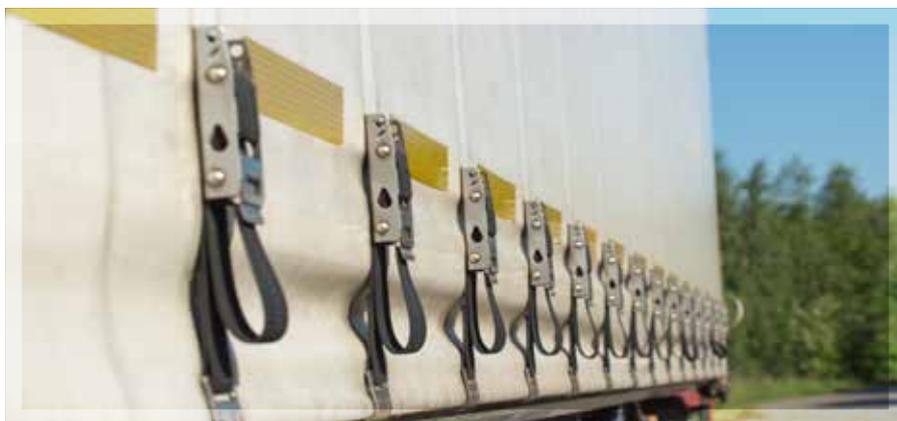
# LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

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 VITTORIO NACCHIA, TITOLARE DELLA TRANSERVICE:  
"PER FAR RIPARTIRE E RIDARE DIGNITÀ AL SETTORE, È NECESSARIO RIDURRE IL COSTO DEL LAVORO"**

**M**i chiamo Vittorio Nacchia e sono l'amministratore della Transervice Nacchia, azienda di trasporto che ho fondato nel 2003, una piccola società dove lavorano 23 persone. Disponiamo di 20 automezzi e lavoriamo per lo più con i corrieri, nel nord Italia, principalmente in Lombardia.

Nonostante sia il titolare dell'azienda, come molte altri miei colleghi, **lavoro anche sui camion**. Ho scelto di fare l'imprenditore, ho investito tempo e denaro, anche personale, in questo progetto, ma alla fine quello che porto a casa a fine mese non è sufficiente a far quadrare i conti. Talvolta devo rinunciare a versarmi lo stipendio e il mio, ve l'assicuro, non è un caso isolato. Il problema non dipende dalle capacità imprenditoriali dei singoli, dall'andamento del mercato o dalla pandemia: il problema è il **costo del lavoro**. Non mi riferisco allo stipendio netto versato al dipendente, sia chiaro. Il problema è l'ammontare delle tasse da versare allo Stato. Su uno stipendio



netto di 1.500 euro, pago 1.800 euro di tasse, tutti i mesi, per ciascun dipendente. Non è possibile andare avanti così. A mio avviso, c'è un'unica soluzione: la riduzione del costo del lavoro, una misura che porterebbe benefici non solo all'autotrasporto, ma a tutto il mondo del lavoro. Con una **riduzione della tassazione** del 50%, ad esempio, potrei aumentare lo stipendio dei miei autisti e, allo stesso tempo, avere più risorse da investire nell'attività. La situazione in cui viviamo ora è al dir poco surreale: nonostante il mercato offra possibilità di crescita, non posso permettermi di assumere un autista in più e devo rinunciare ad acquisire nuovi clienti, cercando di far quadrare i conti con quello che ho. Al contrario, una riduzione del costo del lavoro mi permetterebbe di **dare lavoro a più persone**, di investire nello sviluppo della mia azienda, di fare l'imprenditore a tempo pieno e di vivere dignitosamente.

Per quanto riguarda le criticità legate all'emergenza sanitaria, invece, ritengo

che gli aiuti riservati alle imprese che hanno continuato a lavorare durante il lockdown siano insufficienti. È vero che l'attività della Transervice non si è mai fermata, ma a marzo e aprile il lavoro è calato moltissimo, fino al 70-80% in meno rispetto al normale. Anche adesso, nel periodo pre-natalizio, registriamo un **calo dell'attività**. Nonostante questo, l'unica agevolazione a noi riservata è stata la cassa integrazione.

Infine, chi come noi autotrasportatori viaggia molto, non solo in autostrada, in questo periodo ha difficoltà a trovare **punti di ristoro aperti** e accessibili. Nelle città bar e ristoranti offrono il servizio d'asporto, ma spesso questi locali non dispongono di parcheggi adeguati ai mezzi pesanti. Inoltre, dopo le 18:00 la situazione si complica ulteriormente. Le misure anti-contagio sono necessarie ma, allo stesso tempo, si dovrebbero garantire i servizi minimi e indispensabili anche a chi lavora, ad esempio, permettendo l'accesso a bar e ristoranti, con il dovuto distanziamento, ai lavoratori fuori sede.

Quali sono i problemi  
maggiori che incontrate  
quotidianamente?

Avete proposte al riguardo?

Vorreste raccontare la  
vostra esperienza?

Contattate Assotrasporti:

Tel 348 8827231

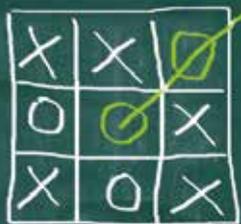
Email [info@assotrasporti.eu](mailto:info@assotrasporti.eu)

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



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

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCHIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO  
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



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](http://www.trasportnotizie.com)

**Segui Assotrasporti** per scoprirne di più:

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



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

+39 348 8827231

## Assotrasporti ed Eumove scrivono al Governo

### Presentate le proposte degli autotrasportatori

In vista della pubblicazione del DPCM del 3 dicembre 2020, Assotrasporti ed Eumove hanno scritto al Governo per sottoporre alla valutazione dell'esecutivo l'introduzione di nuove misure in sostegno dell'autotrasporto.

Dall'inizio dell'**emergenza sanitaria** le due associazioni hanno seguito da vicino l'evolversi della situazione, intervenendo a tutela dell'autotrasporto nei momenti più critici del lockdown.

Tuttavia, nonostante le numerose misure economiche messe in campo dal Governo in favore delle aziende in difficoltà, si ritiene che non si sia ancora fatto abbastanza: alle criticità derivanti dall'emergenza Covid-19, infatti, si sono sommati i problemi che affliggono la categoria da anni.

"Coinvolgendo i nostri associati in prima persona, i professionisti e gli esperti del settore, abbiamo redatto un documento che racchiude i principali suggerimenti e le richieste d'introduzione di **nuove misure per l'autotrasporto**" dichiara Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti e Vicepresidente vicario di Eumove. "Questa mattina abbiamo presentato il documento al Governo, contenente le proposte di soluzione per le esigenze concrete della categoria, composta anche da piccole e medie aziende e imprenditori individuali che, oltre alle difficoltà derivanti dalla pandemia, si trovano a fronteggiare criticità conseguenti



questioni irrisolte da anni" aggiunge Fabrizio Civallero, Segretario Nazionale Assotrasporti.

Il documento, suddiviso in 14 macro-argomenti, presenta le osservazioni e suggerimenti della categoria rispetto a molteplici aspetti: dalle difficoltà del lavoro su strada per i camionisti in questo periodo di emergenza, alla **trasparenza normativa**, dalle criticità riguardanti i costi di gestione delle aziende, alla sicurezza sul lavoro.

Sintetizzando alcuni dei punti salienti, gli associati hanno portato all'attenzione del Governo la difficoltà dei propri autisti di trovare docce/servizi igienici e **punti di ristoro adeguati** anche in autostrada, dove il servizio dovrebbe essere garantito. Inoltre, molte aziende nelle zone di carico/scarico non hanno predisposto spazi adeguati e servizi dedicati al personale esterno che, per via delle norme per il contenimento del contagio, non ha più libero accesso ai locali aziendali.



Sottolineando l'utilità di misure come la sospensione dei divieti di **circolazione nei fine settimana**, gli autotrasportatori chiedono maggior trasparenza e anticipo nella comunicazione di tali provvedimenti, affinché possano programmare i viaggi senza dover apportare modifiche dell'ultimo minuto.

Per quanto riguarda argomenti "sempre caldi" per il settore, le imprese chiedono che il termine di **pagamento delle fatture** entro 60 giorni imposto dalla legge sia fatto rispettare, perché la realtà dei fatti porta a ricevere saldi anche a 90-120 giorni, generando un vero e proprio problema di liquidità.

I costi di gestione per le imprese italiane, decisamente più alti rispetto ad alcuni Stati dell'est Europa, rendono le nostre attività scarsamente competitive.

La **lotta al dumping sociale** e alla concorrenza sleale passa anche da una riduzione del costo del lavoro che, inoltre, permetterebbe ai nostri imprenditori di assumere più personale

# SCOTTO

## TENDE & TELONI

TELONI PER CAMION



TENDE DA SOLE



Via Circonvallazione 38  
CASTELLETO STURA (CN)  
Tel./Fax 0171.791391

[www.teloniscotto.it](http://www.teloniscotto.it) - [info@scottoteloni.it](mailto:info@scottoteloni.it)

e crescere sul mercato. Non sono pochi i casi in cui gli autotrasportatori rinunciano ad assumere dipendenti, non per la mancanza di lavoro, ma per l'insostenibilità del costo dell'autista.

Sempre in ottica di ridare la dignità che merita uno dei settori fondamentali per lo sviluppo economico del Paese, Assotrasporti chiede di stabilire una **tariffa minima equa** che garantisca alle imprese di ricevere il giusto compenso per operare in sicurezza. Tale importo è stato valutato in almeno 1,50€/km.

Si richiedono, inoltre, una semplificazione della burocrazia, soprattutto per quanto

riguarda i trasporti eccezionali con l'istituzione di un documento unico, piani di incentivazione per l'accesso alla professione volti a sanare la carenza sempre più evidente di autisti professionisti, e un intervento concreto in materia di sicurezza sul lavoro che preveda una maggiore responsabilizzazione del dipendente.

Infine, Assotrasporti ed Eumove sollecitano un impegno concreto da parte del Governo nella risoluzione del problema della **sicurezza delle infrastrutture** stradali, ferroviarie e autostradali.

Allacciandosi all'iniziativa "Salva Vite"

promossa a gennaio 2020, chiedono maggiore trasparenza nella comunicazione dei piani di interventi programmati sulle infrastrutture e di ricevere un' informativa sui motivi per quali l'Ansfsa, istituita con il Decreto Genova per la vigilanza sulle condizioni di sicurezza delle opere viarie italiane, non sia ancora operativa.

Potete trovare tutti gli aggiornamenti sull'iniziativa "Salva Vite" iscrivendovi al gruppo Facebook "[Stato emergenza strade e ferrovie per prevenire crolli e morti](#)" per dare i vostri suggerimenti e inviare segnalazioni.

## Le richieste avanzate dai nostri associati

Confrontandoci direttamente con la base associativa, sono emerse diverse richieste di intervento da parte delle imprese di autotrasporto. Pertanto, i nostri associati chiedono e propongono soluzioni per esigenze concrete della categoria, composta anche da piccole aziende e imprenditori individuali.

### TRASPARENZA NORMATIVA

Si richiede maggiore trasparenza nell'emanazione delle norme e disposizioni che influiscono direttamente sull'organizzazione del lavoro, sia di carattere emergenziale, sia ordinario. È il caso, ad esempio, della sospensione dei divieti di circolazione per i mezzi pesanti: la misura è sicuramente utile, ma sarebbe necessario comunicare con largo anticipo tali decisioni, affinché l'imprenditore possa organizzare i viaggi di conseguenza.

Un altro esempio riguarda misure come il taglio dei rimborsi sulle accise. Nel rispetto del Green New Deal europeo, gli autotrasportatori chiedono di conoscere con largo anticipo la programmazione delle riduzioni/tagli dei rimborsi sulle accise, ad esempio attraverso una programmazione pluriennale degli interventi. Gli incentivi statali sono certamente un aiuto per il rinnovo mezzi, ma l'acquisto di un camion è un investimento non indifferente per le imprese di autotrasporto, soprattutto per le più piccole e gli imprenditori individuali, che va valutato e pianificato attentamente. Inoltre, dovrebbero essere previste delle deroghe per gli imprenditori prossimi alla pensione.

### RISTORI

Chiediamo che le imprese di autotrasporto siano inserite tra le imprese beneficiarie dei ristori, i quali dovrebbero essere elargiti in base allo scostamento di fatturato, di utile e di aumento dei costi a parità di fatturato, rispetto all'anno precedente.

### CAMERA DI COMPENSAZIONE

Chiediamo di valutare l'introduzione della "camera di compensazione", un progetto economico-finanziario-monetario, già oggetto di progetto di legge, che prevede un sistema di compensazione multilaterale di debiti e crediti per tutti gli operatori della filiera del trasporto merci, sistema già esistente in altri Stati e settori. Il sistema si basa sull'istituzione di un moderno circuito di conti correnti virtuali in cui circola moneta elettronica a cui tutti gli operatori iscritti, a fronte di garanzie concesse, possono attingere per compensare i propri debiti o crediti. Un autotrasportatore ad esempio potrà essere pagato dalla committenza in parte con crediti, i quali potranno essere spesi a loro volta dal trasportatore per il pagamento ai fornitori, accise, tasse o autostrade e così via. Lo Stato potrà contribuire immettendo risorse nel fondo di garanzia della camera di compensazione, fungendo da moltiplicatore economico come succede attualmente col sistema di garanzia affidamenti.

I vantaggi saranno sfruttabili da tutti i componenti della filiera, che si iscriveranno, mirando ad una diminuzione del 30% del costo dell'autotrasporto. Una soluzione anche verso l'annoso problema della concorrenza sleale estera, in quanto la committenza non avrà più convenienza ad appoggiarsi alle aziende in regime di cabotaggio irregolare.

Per leggere il documento integrale e scoprire tutte le iniziative, proposte e richieste avanzate da Assotrasporti ed Eumove al Governo italiano, inquadra il QR Code seguente.



# I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



Avv. LORENZO PITTALUGA

LEGALE

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

## IL DECRETO CD. "RISTORI BIS" PROMUOVE IL FONDO PERDUTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

È stato pubblicato in Gazzetta ufficiale il Decreto Ristori Bis, approvato dal Consiglio dei Ministri, che introduce ulteriori misure di sostegno ai settori produttivi, le cui attività sono state coinvolte dalle disposizioni previste dal Dpcm del 3 novembre scorso, al fine di **tutelare la salute dei cittadini** in questa seconda fase dell'emergenza Covid.

Il provvedimento interviene con ulteriori risorse destinate sia al ristoro delle attività economiche interessate che al supporto dei loro lavoratori.

In particolare, il decreto prevede:

- per le **zone rosse**, indennizzi a fondo perduto con bonifici diretti sul conto corrente, fino al 200% di quanto già erogato nel mese di aprile con il Decreto Rilancio;
- per le **zone arancioni** e rosse una maggiorazione del 50% per gelaterie, bar, pasticcerie ed alberghi che si aggiunge a quanto già disposto dal primo decreto ristori arrivando al 200%;
- per alcuni settori nuovi ristori dal 50% al 200% a livello nazionale per via delle nuove restrizioni imposte dal Dpcm;
- proroga del termine di versamento del secondo acconto per ulteriori soggetti, non ricompresi nel primo decreto ristori, che applicano gli indici sintetici di affidabilità fiscale;

- sospensione dei versamenti dei **contributi previdenziali** e assistenziali per i datori di lavoro privati con sede operativa nei territori interessati dalle nuove misure restrittive;

- anche per i settori colpiti nelle zone rosse, cancellazione della **rata IMU** di dicembre per i proprietari e i gestori;

- anche per i settori colpiti nelle zone rosse, **credito d'imposta** cedibile al 60% per gli affitti commerciali dei tre mesi di ottobre, novembre e dicembre;

- congedo straordinario per i genitori in caso di chiusura delle scuole secondarie di primo grado;

- bonus baby-sitting per le regioni in zona rossa.

Nel Decreto Ristori bis sono state inserite altre categorie rimaste fuori dai **contributi a fondo perduto** di metà ottobre. Così anche le aziende del trasporto turistico (bus) potranno adesso accedervi.

La misura è stata fortemente voluta da una parte della maggioranza di governo, soprattutto per le gravi difficoltà che stanno attraversando le aziende del settore nel centro/sud Italia.

Intanto, nel Decreto Ristori bis sono stati inseriti anche altri 300 milioni di euro per il **trasporto pubblico locale**.

I primi 100 milioni potranno essere

utilizzati per servizi aggiuntivi per fronteggiare le esigenze derivanti dall'attuazione del dpcm, in particolare per il trasporto scolastico, e gli altri 200 per ripianare le perdite. Le risorse stanziare devono però essere utilizzate da Regioni ed enti locali senza altri ritardi.

A tale scopo, viene modificato l'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 (cd. Decreto Rilancio) aumentando di un mese il periodo rilevante ai fini del contributo di riduzione dei **ricavi tariffari** relativi ai passeggeri (ora, nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021 - prima era 31 dicembre 2020).

Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata cd. Stato/Regioni, si provvederà alla definizione delle quote da assegnare a ciascuna regione.





CRESO SCAPOLAN

CONSULENTE 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.

## ADR 2021: ARRIVA L'AGGIORNAMENTO

Siamo arrivati alla fine del 2020 e sicuramente questo anno verrà ricordato anche nei libri di storia come anno un po' nefasto. Parlando di libri, anche l'ADR si è rinnovato: infatti è stato introdotto l'**aggiornamento ADR 2021** che ci accompagnerà per ben due anni, con inizio di validità da gennaio 2021 per i trasporti internazionali e, in seguito, da giugno 2021 per i trasporti nazionali.

Le novità sono l'introduzione di nuovi **codici ONU**; l'aggiornamento e la separazione di codici ONU già inseriti e per finire una nuova redazione al piano di security per tutte quelle aziende che operano e detengono materiali pericolosi, indicati nella tabella 1.10.3.1.2. la quale riporta le **merci ad alto rischio**. Il tutto purtroppo anche in visione di cosa sta succedendo nel nostro territorio. Un'altra modifica di tipo amministrativo è che l'ADR da "Accordo europeo" diventa solo "Accordo".

Con la pandemia di Covid-19, l'ADR ha introdotto i numeri UN3549 per i **rifiuti medicali** infettanti per l'uomo categoria A o rifiuti medicali infettanti per gli animali, unicamente categoria A. Quest'ultima è stata inserita in tabella, unitamente alla divisione 1.6. Novità anche per la classe 6.2, dove vi si trovano elencate le materie infettanti: per questa classe la rubrica UN 3291 non prevede più il gruppo di imballaggio.

Al 3.1.2.8, Nomi generici o designazione "non altrimenti specificata" (N.A.S.), è stato introdotto un nuovo paragrafo relativo alle rubriche UN 3077 e UN3082 che permette di utilizzare come nome tecnico anche una rubrica generica. Facciamo un esempio: UN 3082 Materia pericolosa per l'ambiente, liquida, N.A.S. (Pitture), 9, III.

Al capitolo 3.3, Disposizioni speciali, DS 360. I veicoli alimentati unicamente da **batterie al litio** metallico o al litio ionico devono essere assegnati alla rubrica ONU 3171 Veicolo alimentato a batteria.

Le batterie al litio installate in una unità di trasporto, progettate solo per fornire alimentazione al di fuori della CTU, devono essere assegnate alla rubrica ONU 3536 Batterie al litio installate in unità di trasporto, batterie al litio ionico o al litio metallico.

In merito all' **utilizzo di imballaggi**, IBC e grandi imballaggi, l'istruzione di imballaggio P801 relativa alle rubriche UN 2794, UN 2795, UN 2800 e UN 3028 (accumulatori) è stata soppressa: non si citano più le casse che sono state sostituite dal termine "bidoni" nell'istruzione di imballaggio.

L'Italia ha sottoscritto in data 3/11/2020 un Accordo Multilaterale in Deroga M329, proposto dall'Austria, che sostituisce il precedente Accordo M287 e che introduce alcune **deroghe** relative a classificazione, imballaggio, trasporto e documentazione di rifiuti contenenti merci pericolose. Parte delle deroghe riprendono quelle già previste dallo scaduto M287. Innanzitutto bisogna tenere presente il campo di applicazione escluso per i rifiuti e gli organismi geneticamente modificati riportati con il codice UN 3245.

In deroga alle disposizioni dell'ADR, il trasporto dei **rifiuti di merci pericolose**

o che contengono merci pericolose, è invece ammesso alle condizioni di seguito elencate.

L'accordo prevede la possibilità di utilizzare la classificazione semplificata paragrafo 2.1.3.5.5 del vigente Accordo ADR basata sulle conoscenze dello speditore anche per i rifiuti di generatori di aerosol UN 1950, la classificazione come sostanza liquida, se non si può escludere lo sviluppo di una fase liquida.

La classificazione come UN 3509 imballaggi scartati, vuoti, non puliti, può essere applicata anche se gli imballaggi contenenti residui che rimangono nell'imballaggio dopo il corretto scarico e che non possono essere rimossi senza eccessivo sforzo.

Nel caso di aggiunta erronea di un rifiuto ad un altro con diverse caratteristiche di pericolosità, tale aggiunta può non essere presa in considerazione ai fini della classificazione purché non vi sia un impatto significativo sul grado di pericolo. Tale semplificazione non si applica ai rifiuti appartenenti al gruppo di imballaggio I.

Per i rifiuti del Gruppo di Imballaggio II e III, è possibile utilizzare **imballaggi non omologati** o scaduti che presentano deformazioni e ammaccature o container mobili per rifiuti solidi, purché non venga compromessa la sicurezza del trasporto.



I rifiuti di generatori di aerosol UN 1950 possono essere movimentati alla rinfusa con mezzi chiusi o telonati, codici VC1 o VC2 purché siano prese determinate precauzioni, quali misure per impedire sovrappressioni, protezioni contro gli sversamenti e adeguati sistemi assorbenti, carico non oltre il limite di sicurezza costituito dall'altezza delle sponde.

Gli imballaggi dismessi, vuoti, non ripuliti UN 3509 possono essere **trasportati alla rinfusa** con mezzi aperti o telonati, purché le altre condizioni di trasporto rimangano invariate; il marchio di "pericoloso per l'ambiente" in tale fattispecie non è richiesto.

Disposizioni particolari per certe categorie di rifiuti Macchinari o equipaggiamenti (UN 3537, UN3538, UN3540, UN3541, UN3544, UN3546, UN3547, UN3548) che contengono merci pericolose nelle loro apparecchiature interne o operative sono esentati dalle disposizioni dell'ADR a patto che siano state prese misure adeguate per **prevenire ogni fuoriuscita** durante il trasporto.

I rifiuti di medicinali, non più contenuti negli imballaggi usati per la vendita o la



distribuzione, sono esenti dall'ADR come lo erano i prodotti originari. Gli estintori UN 1044 trasportati in modo da impedire una fuoriuscita accidentale sono esenti dall'ADR se fabbricati e riempiti secondo le disposizioni applicate nel Paese di fabbricazione. Risulta inoltre possibile marcare ed **etichettare i colli** sulla base delle disposizioni di versioni precedenti dell'ADR esempio possibilità di utilizzare etichetta modello 9 anziché modello 9A per le pile batterie al litio. È prevista la possibilità per il documento di trasporto di omettere

il nome tecnico sul documento di trasporto e di indicare la quantità stimata e non quella effettiva.

Non è necessaria l'indicazione addizionale pericoloso per l'ambiente. Per i mezzi di contenimento vuoti, non ripuliti è sufficiente una descrizione di massima dei colli senza indicarne il numero. Inoltre, sul documento di trasporto deve essere riportata la dicitura Carriage agreed under the terms of 1.5.1 ADR (M329) **Trasporto conforme** ai termini del 1.5.1 ADR (M329).

## SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



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

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

**Via Fiume 34, 18038 SANREMO (IM)**

**Tel: 0184 501560 - Email: [agenzia@sandiano.com](mailto:agenzia@sandiano.com) - Web: [sandiano.com](http://sandiano.com)**

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



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 - ASPETTATIVA NON RETRIBUITA, DISCIPLINA GENERALE

L'aspettativa non retribuita è quel particolare periodo di tempo durante il quale il lavoratore può, per legge o per contratto collettivo, assentarsi dal posto di lavoro rinunciando però alla sua retribuzione. In questo modo è possibile infatti mantenere il proprio posto, scegliendo di non ricevere alcun **trattamento economico** dal proprio datore di lavoro.

Come per l'aspettativa retribuita, è importante infatti sottolineare che in entrambi i casi si conserva il posto per tutto il periodo dell'assenza effettiva dal luogo di lavoro e non si può essere licenziati per la mancata esecuzione della prestazione.

Specifiche disposizioni di legge e contrattuali disciplinano **forme di aspettativa**, correlate a eventi o situazioni, quali, ad esempio:

- gravi motivi familiari, quali cura e assistenza a familiari (legge 53/2000, art. 4; d.m. 278/2000).
- lavoratori tossicodipendenti (d.p.r. 309/1990; CCNL Assotrasporti, art. 42)
- formazione professionale (legge 53/2000, art. 5; CCNL Assotrasporti)
- cariche pubbliche e sindacali (legge 300/1970, statuto lavoratori, art. 31)
- a seguito di malattia o infortunio, con conservazione del posto (CCNL Assotrasporti, art 46).

Al di fuori di queste situazioni, alcune delle quali già esaminate in questa rassegna (tossicodipendenza), quasi tutti i contratti collettivi, di settore o

di comparto, prevedono la possibilità per il lavoratore (nel caso nostro anche per il socio) di ricorrere all'aspettativa.

Il CCNL Assotrasporti disciplina questa materia in via generale, nell'art. 45, intitolato [Aspettativa], che articola la materia secondo precise clausole.

Al socio o lavoratore dipendente assunto a tempo indeterminato, che ne faccia **richiesta motivata**, l'impresa deve concedere un periodo di aspettativa senza retribuzione e senza decorrenza dell'anzianità di servizio ad alcun effetto:

- carriera economica/retributiva;
- aumenti periodici di anzianità;
- fasce di conservazione del posto in casi di malattia/infortunio;
- fasce di anzianità per la determinazione del periodo di preavviso, per licenziamento o dimissioni;
- mensilità supplementari;
- trattamento di fine rapporto;
- altri istituti economici e normativi comunque collegati alla durata del periodo di servizio attivo.

Il periodo, che può essere continuativo o frazionato in due segmenti, è stabilito fino ad un **limite massimo di sei mesi**, ma matura in ragione di un mese per ogni anno di servizio. In questi termini, per il raggiungimento del limite dei sei mesi occorrono sei anni di servizio effettivo (o comunque ad esso equiparato per disposizioni contrattuali e/o di legge).

Alla scadenza del periodo di aspettativa, il socio o il lavoratore deve presentarsi immediatamente al lavoro, per riprendere il servizio. Se non ottempera a questo obbligo e non fornisce giustificazioni per il ritardo, viene automaticamente considerato dimissionario, senza possibilità di appello.

Prolungamento dell'aspettativa: qualora il socio o il lavoratore sia in **stato di malattia**, durante il periodo di aspettativa e, dunque, anche all'approssimarsi della scadenza, può richiedere un prolungamento del periodo stesso, entro un limite di ulteriori 120 giorni, se ricorrono le seguenti condizioni:

1. esibizione di regolari certificati medici attestanti lo stato di malattia;
2. la malattia non deve essere di natura cronica o psichica;
3. il periodo di prolungamento richiesto deve essere considerato di aspettativa senza retribuzione e senza decorrenza dell'anzianità ad alcun effetto (se del caso, il socio o lavoratore percepiranno solo ed esclusivamente l'indennità economica INPS, ricorrendone i requisiti, soprattutto in relazione al periodo massimo annuale di 180 giorni stabilito dalla disposizioni che regolano la materia).

Ovviamente, durante l'assenza per aspettativa, il rapporto rimane in uno **stato di sospensione**, sia per le obbligazioni a carico del socio o lavoratore, sia per le obbligazioni a carico dell'impresa, atteggiandosi ad una sorta di periodo sterile e neutro nella storia lavorativa e di servizio del collaboratore.

**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

# NOLEGGIO

## PER IL TUO LAVORO - PER I TUOI CLIENTI

### PERCHE' NOLEGGIARE

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

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

### GAMMA DRIVER - POSTINI - FOOD

#### EVO E-TIMES CITY 8000 HT



FRAME	Alu Formed 26"/24" easy access, Lega 6063-T6, Tig Welded
FOK	Tig 26"/24" rotelle rivelletto
REAR DERAILLEUR	Shimano 3 velocità interno
SHIFTERS LEVERS	Shimano
BRAKES	Freno a rullo Shimano
HUBS	Shimano Alu 36h motor on front
SADDE	Copertura morbida in schiuma iniettata in PU con cuccinetti in gomma
TYRES	Posteriore 26"x 1.75" americana 24" e 1.75"
MOTOR	Brushless 36V 250W on front Hub
MAX TORQUE	
BATTERY	Lite 36v, 13Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Back vision carica più 3 livelli di assistenza
OTHER FUNCTIONS	Light

#### TRIO E-CARGO Atala



FRAME	Alu Formed 26" easy access, Fix-Flex system
FOK	Hi-Ten Tig 20"
BRAKES	Front: Promax Alu, V-brake con stoppione / rear Drum
FREEWHEEL	15T
HUBS	Front: motor Rear: Cargo special
SADDE	Trekking With elastomers
TYRES	Front 20" alu 35h Rear 16" alu 35h
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 r/ light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-6 km/h with no pedaling

#### SCOOTER eSpro70 Askoll



**DESCRIZIONE PRODOTTO**

- Grande manovrabilità
- 2 Batterie estraibili
- Diverse modalità di marcia
- Seduta Ergonomica
- Pneumatici a doppia mescola
- Potenza 2700 W
- Velocità Massima 68km/h
- Autonomia 96km
- Leggero, Solido, Affidabile
- Elevata Capacità di carico 40kg Massimo

**GAMMA COLORI**



### GAMMA TURISMO - CITTA' - CITTA'

#### RIVIERA CUTE S.400 Atala



FRAME	Alu Formed 26" easy access, Internal cables
FOK	Hi-Ten Tig 26"
REAR DERAILLEUR	Shimano Tourney RD-TY100
SHIFTERS LEVERS	Shimano Tourney SL-RS15 Ravelletto, 6s
BRAKES	Promax Alu
FREEWHEEL	Shimano Tourney 6s 14-18
HUBS	Shimano Alu 36h motor on rear
SADDE	Sella 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 r/ light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-6 km/h with no pedaling, External light control

#### SPORT CX500 LTD Atala



FRAME	Alu Formed 27.5", Hydroformed, custom tubing internal routing
FOK	Suntour XCM RL, 100 mm, Remote lockout
REAR DERAILLEUR	Shimano Altus RD-M2000 SGS
SHIFTERS LEVERS	Shimano Altus SL-M2000 Rapidfire, 9s
BRAKES	Shimano BR-M315, Rear SM-RT10 180 mm/180 mm
HUBS	Shimano T650S, CL, 32h
SADDE	Sella Royal Seuris
TYRES	Schwalbe Smart Sam 27.5" x 2.60"
MOTOR	Bosch Performance CX 36V, 250W central position
MAX TORQUE	75 Nm
BATTERY	Power pack 500, frame type, weight 2.5 Kg
SENSOR TYPE	TORQUE
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' eB2 Askoll



**DESCRIZIONE PRODOTTO**

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

**GAMMA COLORI**

TELAIO:  DETTAGLI: 

# Focus: qui Piemonte



## Vertice con il MIT sulle opere urgenti In primo piano l'Asti-Cuneo

Le infrastrutture del Piemonte sono state al centro di un vertice in videoconferenza tra la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Paola De Micheli**, il presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, l'assessore regionale ai Trasporti e Opere Pubbliche Marco Gabusi e i rappresentanti dei territori.

Tre le questioni sul tavolo: il completamento dell'Autostrada Asti-Cuneo, il ripristino della viabilità del Colle di Tenda e la ricostruzione del ponte di Romagnano Sesia.

Per quanto riguarda l'Asti-Cuneo, la Ministra ha confermato che per completare la parte autorizzativa per l'**apertura del cantiere** firmerà il decreto interministeriale, che sarà controfirmato dal Ministro dell'Economia: "chiederemo ai Prefetti di convocare dei tavoli alla presenza del concessionario, delle istituzioni regionali e comunali per poter valutare l'impatto delle attività".

Nel corso dell'incontro è emersa la richiesta del territorio per l'accesso gratuito agli ospedali di Alba e Bra dall'autostrada.

"L'accordo con la società Asti-Cuneo garantisce che non si pagherà il pedaggio per raggiungere il nuovo ospedale di Verduno, principio fondamentale per tutto il territorio di Alba, Bra, Langhe e Roero. Rimane aperto il tema delle **opere di accoppiamento**. La conferenza dei servizi che definirà il secondo lotto dovrà pronunciarsi sull'attualità di interventi definiti una decina di anni fa, e magari rimodularli in base alle esigenze che si sono nel frattempo manifestate" ha dichiarato il Presidente Cirio.

L'altro tema oggetto dell'incontro è stato il futuro del **Colle di Tenda**, devastato dall'ultima alluvione del 2 e 3 ottobre, sul quale insistono esigenze di dialogo con la parte francese.

Il Ministro ha sottolineato come siano emersi due

elementi importanti: il primo la valutazione dell'itinerario già proposto in passato di un 'Tenda bis': "Dovremo essere pronti con la valutazione e la verifica della seconda canna per fine novembre, quando faremo la proposta all'**incontro intergovernativo** con la Francia".

Il secondo elemento riguarda il commissariamento dell'opera: "La richiesta della nomina di un commissario per il Tenda", ha sottolineato il governatore Cirio, "deriva dal fatto che il ripristino del collegamento è una questione talmente delicata e complicata che necessita di una figura che possa interfacciarsi con la Francia". Il ministro De Micheli ha confermato l'inserimento dell'opera nell'elenco dei commissari inviato alla Presidenza del Consiglio.

Aggiornamento importante anche per il ripristino della **ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza**. Attualmente sono attivi due treni sul fronte ferroviario. Il ripristino della

ferrovia è previsto per il mese di febbraio. Per il rafforzamento del servizio rivolto ai lavoratori pendolari e ai turisti ci sono più ipotesi. Dovrà essere un investimento condiviso con la Francia.

Infine, è stato fatto il punto sulla situazione del **ponte** crollato a **Romagnano Sesia** nell'alluvione di ottobre con i sindaci, le istituzioni e i tecnici dei territori novaresi e vercellesi colpiti.

L'attenzione è stata concentrata sui tempi necessari per la realizzazione di un ponte funzionale al collegamento tra le province di Novara e Vercelli, da cui discende anche la decisione del percorso da realizzare. La realizzazione del ponte definitivo potrebbe richiedere anche due anni e mezzo.

Nel frattempo c'è la possibilità di avere rapidamente un ponte provvisorio, utilizzando una copertura sul ponte ferroviario esistente, oppure di un ponte a noleggio.

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

oppure chiamaci al **199.302013**



# Focus: qui Sardegna



## Il futuro della continuità territoriale marittima Un bando per ogni tratta

Il futuro della continuità territoriale marittima è segnato: i collegamenti da e per la Sardegna non saranno legati ad una convenzione ma verranno affidati in base a diversi **bandi di gara**, uno per ciascuna tratta, banditi entro il mese di gennaio.

Fino all'entrata in vigore del nuovo modello la Sardegna sarà collegata alle altre regioni italiane attraverso gli attuali meccanismi. Il perimetro di lavoro per la definizione della nuova continuità territoriale marittima è già stato definito.

L'obiettivo è chiaro e condiviso: eliminare il gap dell'insularità che da troppo tempo penalizza l'economia della Sardegna.

"I ritardi accumulati a causa della **crisi sanitaria** che di fatto ha monopolizzato l'agenda politica degli ultimi dieci mesi, i vincoli posti dalla Unione Europea rispetto alla durata della proroga e il calendario parlamentare, hanno impedito di adottare, in tempi brevi, la soluzione da sempre indicata come ottimale per scrivere una nuova pagina sui **collegamenti marittimi** da e per la Sardegna per passeggeri e merci: una legge dello Stato che diventi base giuridica e politica di tutte le determinazioni in materia di continuità territoriale marittima", dichiarano i parlamentari sardi della maggioranza. I prossimi

passi che il **Ministero dei Trasporti** farà in termini di interlocuzione con la Regione sarda, in relazione alla definizione degli oneri di servizio pubblico e la conseguente predisposizione e pubblicazione dei bandi, saranno ancorati ad alcuni principi irrinunciabili, inseriti in una specifica risoluzione parlamentare.

Per garantire pari opportunità ai sardi, ridurre lo **svantaggio strutturale** permanente dovuto all'insularità e compensare i ritardi di sviluppo economico, oltre che i maggiori costi di trasporto che ne derivano, è necessario intervenire con misure pubbliche speciali e risorse economiche aggiuntive. È fondamentale allora che il nuovo modello di continuità territoriale marittima detti regole chiare in materia di **tariffazione**: i collegamenti via mare, per il trasporto di passeggeri e merci, dovranno avere un costo equiparato a quelli che avvengono sulla terra ferma. Non dovrà più accadere che una famiglia di emigrati sardi di ritorno in Sardegna sia costretta a pagare cifre impossibili o che le nostre imprese paghino una **"tassa" occulta** a causa dei maggiori oneri di trasporto e prezzi enormi in termini di competitività.

In piena sintonia con le politiche europee e profondamente convinti che tutte le scelte in materia di trasporti e di sviluppo



debbano essere compiute dentro un quadro di **sviluppo ecosostenibile** e con l'obiettivo di contribuire all'abbattimento delle emissioni inquinanti, si ritiene chi si candida a gestire le tratte in regime di continuità, debba garantire l'utilizzo di navi in possesso delle certificazioni di eco-compatibilità rispetto ai combustibili e alle misure di **efficientamento energetico** utilizzate.

L'esperienza maturata in questi anni porta a una conclusione: ciascuna delle tratte sottoposte a continuità territoriale, nella convinzione che tutte quelle che collegano la Sardegna coi **porti italiani** debbano

essere trattate come servizi di trasporto pubblico essenziale, deve avere una fisionomia giuridica e contabile. Di conseguenza per ogni tratta dovrà essere definito e pubblicato un bando costruito in modo tale da garantire il superamento degli svantaggi strutturali di cui sopra. Non è pensabile che in modo strumentale e insopportabile il diritto alla mobilità dei sardi venga contrapposto a quello dei lavoratori: sarà prevista una adeguata clausola sociale in modo che i lavoratori che operano nelle singole tratte continuino a farlo, a prescindere dall'armatore a cui verranno aggiudicate le singole tratte".

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

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

Collaborate con la nostra redazione!

Sriveteci o chiamatoci:

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



# SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



**ASSICURAZIONI**

**TESSERE  
CARBURANTE**



**LUBRIFICANTI**

**LOCALIZZATORI  
SATELLITARI**



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

Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64

Email: [info@imprenditorieprofessionisti.it](mailto:info@imprenditorieprofessionisti.it)

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



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](http://www.trasportonotizie.com)

[info@trasportonotizie.com](mailto:info@trasportonotizie.com)



TNtrasportonotizie



NotizieTN



TNtrasportonotizie