

In questo numero lo speciale Transpotec Logitec 2019



In primo piano



Genova:
arrivano i
primi
risarcimenti
per l'auto-
trasporto

pagina 4



Via della Seta:
opportunità
per gli auto-
trasportatori
italiani

pagina 11



Speciale
Transpotec
Logitec 2019:
boom di
visitatori a
Verona

pagina 17



Successo
dei convegni
Assotrasporti
al Transpotec
Logitec 2019

pagina 19



Veicoli
elettrici: aria
più pulita
per le nostre
città

pagina 26



Dal territorio:
focus su
Toscana,
Trentino-
Alto Adige e
Piemonte

pagina 36



SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



ASSICURAZIONI

**TESSERE
CARBURANTE**



LUBRIFICANTI

**LOCALIZZATORI
SATELLITARI**



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

Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64

Email: info@imprenditorieprofessionisti.it

Web: www.imprenditorieprofessionisti.it



TN 2/2019 • Anno XXI

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

Proprietario ed Editore

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

Redazione

Fabrizio Civallero, Michela Giuliano, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Giordano Biserni, David Borrelli, Simone Cogno, Herbert Dorfmann, Isabella De Monte, Pasquale Dui, Eleonora Evi, Silvia Gironi, Adriana Pozzo, Creso Scapolan.

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

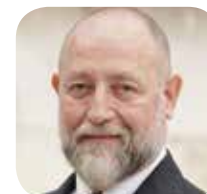
Tutti i diritti riservati. È vietata la pubblicazione, anche parziale, senza l'autorizzazione dell'Editore. Nell'eventualità che testi e illustrazioni di terze persone siano riprodotti in questa pubblicazione, l'Editore è a disposizione degli aventi diritto non citati. In assenza di specifico accordo 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°**
- 9. **NORME E ISTITUZIONI**
- 15. **L'INTERVISTA**
- 17. **EVENTI**
- 24. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 30. **LA TUA VOCE**
- 32. **CONSULENTI**
 - 32. **Legale**
 - 34. **Legale**
 - 35. **ADR**
- 36. **DAL TERRITORIO**
 - 36. **Qui Toscana**
 - 38. **Qui Trentino-Alto Adige**
 - 39. **Qui Piemonte**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



TRANSPOTEC, CONTRIBUTI E ATTUALITÀ

Febbraio è stato il mese del Transpotec Logitec 2019, il principale evento italiano dedicato al mondo dell'autotrasporto, che quest'anno ha realizzato il record di visitatori delle ultime edizioni con ben 41 mila presenze.

La nostra redazione era presente e abbiamo condiviso lo stand con GM Gente in Movimento, Assotrasporti ed Eumove. In questo numero di TN TrasportoNotizie abbiamo realizzato uno "Speciale Transpotec Logitec 2019" con contenuti dedicati alle aziende espositrici. Inoltre, nel TN di marzo-aprile troverete informazioni utili per richiedere i contributi previsti dal Decreto Genova, in aiuto alle aziende di autotrasporto danneggiate dal crollo del ponte Morandi, e notizie relative ai

due bandi indetti dalla Regione Toscana per sostenere le attività penalizzate dal divieto di circolazione ai mezzi pesanti sul viadotto Puleto della E45 Orte-Ravenna.

Infine, grazie al contributo dei nostri collaboratori e politici italiani, approfondiremo alcuni argomenti di attualità: la "crisi al contrario" dell'autotrasporto, ovvero la mancanza di autisti; la Via della Seta, che rappresenta un'opportunità per il settore dei trasporti italiano; l'aumento delle risorse europee per le infrastrutture transfrontaliere; mezzi pesanti elettrici per migliorare l'aria che respiriamo; e gli incidenti sul lavoro per la Polizia Stradale, il primo rischio per gli agenti in servizio.

A Genova arrivano i primi risarcimenti

Pubblicato l'avviso per inoltrare la richiesta

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale pubblica l'avviso per la richiesta di risarcimento alle aziende di autotrasporto.

Si attesta a **20 milioni di euro** la somma dei rimborsi per il periodo che va dal 15 agosto 2019, giorno successivo al crollo, fino al termine dell'anno, 31 dicembre 2018.

Stanno così per arrivare i primi aiuti economici previsti dal Decreto Genova che saranno corrisposti alle aziende di trasporto merce in conto terzi regolarmente iscritte all'Albo dell'Autotrasporto o al Registro Elettronico Nazionale.

Per l'invio della richiesta, da inoltrare tassativamente **dal 07 maggio al 31 maggio 2019**, è prevista una fase di accreditamento on-line che si svolgerà nel mese di aprile.

Le tipologie di missioni ammesse al



“ristoro” sono le seguenti:

- consegne e/o prelievi di merce con origine e/o destinazione il Porto di Genova e missioni di trasferimento merci tra i bacini portuali di Voltri-Prà e Sampierdarena (e viceversa);
- missioni di viaggio interne del medesimo Bacino (Sampierdarena o Voltri-Prà), inclusi i depositi di cornice

- connessi al ciclo portuale e adiacenti al bacino stesso;
- missioni di viaggio urbane riguardanti il Comune di Genova;
- missioni di viaggio che hanno previsto tratte stradali/autostradali aggiuntive.

[Scarica l'avviso emesso dal Porto di Genova.](#)

22 mila imprese cancellate dall'Albo

Emessi gli avvisi dal MIT

Dopo la scadenza di dicembre per il pagamento della quota associativa dell'Albo dell'Autotrasporto, a fine febbraio sono stati annunciati i **cancellamenti di circa 22 mila** imprese che risultano essere non in regola.

Di queste, circa 12 mila non possiedono mezzi per il trasporto merci, quasi 3 mila non pagano la quota dal 2012, 6 mila sono in stato di “iscrizione provvisoria” da due anni e 1.300 risultano nello stato d'iscrizione provvisoria da un periodo superiore a due anni.

Pertanto, la cancellazione riguarda aziende che non operano da diversi anni, fallite o che sono state avviate senza mai iniziare realmente l'attività di trasporto.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha quindi pubblicato gli avvisi relativi alle diverse tipologie di cancellazione, allegando l'elenco delle imprese interessate.

Avviso 1 - Procedimento di cancellazione delle imprese che, alla data del 13 febbraio 2019 e nonostante le diffide ricevute, **non risultano aver effettuato il versamento del contributo d'iscrizione** all'Albo per il periodo 2012-2018.

Avviso 2 - Procedimento di cancellazione delle imprese che, alla data del 13 febbraio 2019, seppur titolari d'iscrizione definitiva, **risultano non avere la disponibilità di veicoli** adibiti

al trasporto merci.

Avviso 3 - Procedimento di cancellazione delle imprese che, alla data del 13 febbraio 2019, **risultano nello stato d'iscrizione provvisoria** da un periodo superiore a due anni.

Avviso 4 - Procedimento di cancellazione per le imprese che, alla data del 13 febbraio 2019, **risultano nello stato d'iscrizione sospesa** da un periodo superiore a due anni.

Terminata questa fase, l'Albo passerà al **controllo delle aziende regolarmente iscritte**, per verificare che requisiti come l'onorabilità e la capacità finanziaria siano rispettati.

Deroghe della Prefettura ai divieti di circolazione

Il Consiglio di Stato concede la possibilità di deroga

In seguito al ricorso contro la sentenza del TAR del Lazio, il Consiglio di Stato concede alle Prefetture la possibilità di **deroga nelle giornate di divieto** di circolazione dei camion (sentenza 5572/2018 deposita il 1° marzo).

Le prefetture potranno quindi decidere in autonomia le deroghe al calendario nazionale dei **divieti di circolazione** dei mezzi pesanti, pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Pertanto, viene bocciato il ricorso del Codacons, il Coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori, che chiedeva l'estensione del divieto per la circolazione extraurbana anche la vigilia delle festività.

Le deroghe, previste in base alla particolarità di casi concreti, dovranno comunque **rispettare i criteri previsti** dal Regolamento di attuazione del Codice della Strada.

SCARICA IL CALENDARIO
DEI DIVIETI 2019



Inquadra il QR Code e scarica la versione di calendario più adatta alle tue esigenze.

Trasportonline: Web Radio e Web TV

I nuovi servizi di comunicazione

Transportonline.com la Community della logistica merci, è l'unico portale che permette la **registrazione gratuita** delle aziende di trasporto e logistica, dei servizi e delle industrie e che ha 13.000 aziende registrate, 1.000.000 di visite e 12.000.000 di pagine viste l'anno.

Se sei il responsabile della logistica di un'industria potrai **trovare nuovi partner e fornitori**, ricercandoli per località di partenza e arrivo, categorie, tipologia di mezzi utilizzati o merce movimentata, o pubblicando i tuoi **Annunci e Offerte** di merce da trasportare.

Se sei il responsabile di un'azienda di spedizioni, trasporti e logistica o servizi potrai:

- avere nuove opportunità commerciali, presentando la tua azienda in italiano e in inglese;
- ottenere più visibilità dell'azienda nelle categorie registrate su transportonline ma anche nelle ricerche con Google e sui social;
- interagire on line con le aziende registrate, pubblicando Offerte e Annunci e inviandoli automaticamente (via mail) alle aziende registrate;
- conoscere i nomi e comunicare con

i responsabili della logistica delle industrie registrate;

- pubblicare informazioni sulla tua attività anche nelle News, diffuse con la newsletter quotidiana della rassegna stampa.

Al Transpotec di Verona sono stati presentati i **nuovi servizi di comunicazione** Web Radio e Web TV.

La **Web Radio** nasce dalla collaborazione con la rivista **Trasportare Oggi**, iniziativa inaugurata a ottobre 2018 da Luca Barassi e Ferruccio Venturoli, diffusa su 18 radio locali il giovedì tra le 18 e le 19,30. Può essere ascoltata anche in podcast sui siti www.trasportale.it e www.transportonline.com.

La **Web TV** seleziona e diffonde i video dei nostri clienti raggruppandoli in categorie specifiche: aziende, persone, servizi, eco-sostenibilità e innovazione, eventi e workshop, interviste, novità, prove tecniche e allestimenti. Non manca una selezione di video spettacolari, avventurosi, divertenti, ovviamente inerenti al nostro mondo del trasporto e della logistica delle merci.

Servizi di comunicazione sempre più adeguati che si aggiungono alla rassegna stampa quotidiana, al data base di ricerca servizi delle aziende, ai servizi interattivi degli Annunci e delle Offerte.

transportonline



Ascolta l'ultima puntata radio in onda, in collaborazione con **Trasportare Oggi**

Tutte le puntate precedenti

Europa: controlli sulle strade

Raddoppiano le infrazioni legate a droga e alcol

Dopo 6 giorni di attività, il 24 febbraio si è conclusa l'operazione di controllo della **TISPOL**, il network europeo della polizia stradale, che ha coinvolto 29 Paesi.

Secondo i risultati comunicati da 20 degli Stati interessati, sono stati **fermati e controllati** 103.515 camion e 18.047 autobus, con un totale di 33.000 violazioni delle norme accertate (30.014 a carico dei mezzi pesanti e 3.371 per i pullman).

Inoltre, ci sono stati ben 2.092 casi in cui la Polizia ha dovuto impedire il proseguimento del tragitto al veicolo a causa dello stato del mezzo, considerato troppo pericoloso. I fermi hanno interessato 2.046 camion contro 46 autobus.

L'esito dei controlli è stato così commentato da Volker Orben del Comitato Esecutivo TISPOL: "i **funzionari** di polizia europei sono **altamente formati** in materia di controllo del traffico pesante, il che si riflette nell'alto tasso di infrazioni riscontrate".

Osservando nel dettaglio i dati, si nota come la maggior parte delle infrazioni sia stata commessa da **camionisti**: hanno infranto le norme relative alle **ore di guida** 8.203 conducenti di camion contro 208 autisti di bus.

I controlli sui tachigrafi, invece, hanno rivelato manipolazioni degli strumenti in 370 casi e una gestione non corretta in 3.413 casi.



Inoltre, i conducenti positivi ai controlli su **droga e alcool** sono stati 298 (212 in stato di ebbrezza e 86 per sostanze stupefacenti). Se confrontato con lo stesso periodo del 2018, il dato rappresenta una **situazione allarmante**: i reati di questo tipo sono più che raddoppiati (115 infrazioni di cui 80 per alcol e 35 per droga).

Per quanto riguarda il carico dei mezzi, 7.857 la condizione tecnica e la messa in sicurezza non era corretta, di cui 1.801 era così gravi che la Polizia si è vista costretta a impedire la circolazione al veicolo.

Aumentano anche le infrazioni

del settore **merci pericolose** che, nonostante siano una minoranza in termini percentuali, hanno visto un aumento del 51% rispetto all'anno precedente (703 infrazioni totali).

Visti i risultati, non c'è dubbio che l'attività di ispezione e controllo sia fondamentale per migliorare la **sicurezza stradale**.

La prossima operazione TIPSOL si svolgerà dal 1° al 7 aprile e porrà particolare attenzione sulla velocità. Una parte fondamentale dell'operazione la **Maratona Europea della Velocità**, che mercoledì 3 aprile coinvolgerà gli agenti di Polizia di 26 Stati europei.

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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu

oppure chiamaci al **199.302013**



Richiedi il rimborso delle accise

Dal 1° al 30 aprile è possibile inviare la dichiarazione

L'Agenzia delle Dogane e Monopoli ha pubblicato la nota relativa alla richiesta del rimborso sulle accise del gasolio per il **primo trimestre del 2019**.

La dichiarazione necessaria per fruire dei benefici fiscali previsti dalla legge, dovrà essere presentata dal 1° al 30 aprile 2019 utilizzando il software presente su sito www.adm.gov.it.

Chi non utilizza il **Servizio Telematico Doganale** può presentare la dichiarazione in forma cartacea unita a copia digitale (consegnata su un supporto quale CD-Rom, DVD o pen drive USB).

In questo caso, la dichiarazione dovrà essere consegnata:

per le **imprese nazionali** -> l'Ufficio delle Dogane territorialmente competente rispetto alla sede operativa dell'impresa o, nel caso di più sedi operative, quello competente rispetto alla sede legale dell'impresa o alla principale tra le sedi operative;

per le **imprese comunitarie** obbligate alla presentazione della dichiarazione dei redditi in Italia -> l'Ufficio delle



Dogane territorialmente competente rispetto alla sede di rappresentanza dell'impresa;

per le imprese comunitarie **non obbligate** alla presentazione della **dichiarazione dei redditi in Italia** -> l'Ufficio delle Dogane di Roma I.

Per questo trimestre, l'importo del credito di imposta rimborsabile è pari a **214,18 €** per mille litri di prodotto.

Possono usufruire dell'agevolazione in questione le attività di trasporto merci

con veicoli di massa pari o superiore a 7,5 tonnellate Euro 3 o superiore.

Infine, si ricorda che "i crediti sorti con riferimento ai consumi relativi al quarto trimestre dell'anno 2018 potranno essere utilizzati in compensazione entro il 31 dicembre 2020. Da tale data decorre il termine per la presentazione dell'istanza di **rimborso in denaro** delle eccedenze non utilizzate in compensazione, la quale dovrà essere presentata entro il 30 giugno 2021."

Manutenzione stradale in ripresa

+10% rispetto al 2017

Nel 2018 i lavori stradali hanno fatto registrare una decisa inversione di tendenza rispetto agli ultimi 12 anni di continuo calo: la **produzione di asfalto** (conglomerato bituminoso), principale indicatore dello stato di manutenzione delle strade, ha superato la soglia dei **26 milioni di tonnellate**, compiendo un balzo in avanti del 10,2% rispetto al 2017.

Siamo ancora ben lontani dai valori pre-crisi, quando, nel 2006, sulle nostre strade venivano impiegate 44 milioni di tonnellate che garantivano reti efficienti e in sicurezza, ma è un

significativo passo in avanti verso quota 30 milioni, ritenuta oggi la soglia minima per garantire **strade in buono stato** in tutta la Penisola.

I dati e trend emergono dall'ultima analisi trimestrale effettuata dall'**Associazione SITEB**, Strade Italiane e Bitume.

Secondo l'associazione sull'andamento positivo hanno inciso gli importanti investimenti dell'ANAS, per troppo tempo solo annunciati, e l'avvio tardivo di cantieri previsti nei mesi successivi all'entrata in vigore del **Codice Appalti**.

Non tutta la rete stradale nazionale ha

però beneficiato della ripresa: le arterie **provinciali e comunali** restano ancora in una situazione di emparse e alle prese con riforme **incompiute**, casse vuote e senza fondi nemmeno per l'ordinaria manutenzione.

Il settore stradale si conferma oggi protagonista dell'**economia circolare**: è cresciuto negli ultimi mesi il ricorso all'impiego del fresato d'asfalto (materiale ottenuto dalla rimozione del manto stradale durante gli interventi di manutenzione) che consente di sostituire, con medesime prestazioni, percentuali crescenti di bitume vergine.

GENTE IN MOVIMENTO

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



INTERAGISCI CON LA COMMUNITY ONLINE

REGISTRATI sul sito web genteinmovimento.com con un semplice clic,
COMMENTA gli articoli online, **CONDIVIDI** le tue idee ed esperienze,
PARTECIPA alla nostra community

REGALA UNA COPIA OMAGGIO DEL MAGAZINE

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

www.genteinmovimento.com | redazione@genteinmovimento.com

 genteinmovimento

 genteinmov

 Gente in Movimento

Costi di esercizio

I valori indicativi di marzo

Ecco i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio per gli autotrasportatori del mese di febbraio, validi per la fatturazione di marzo 2019. Il Ministero dei trasporti ha aggiornato 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 di febbraio 2019, pari a 1.465,66 euro per 1.000 litri, in aumento rispetto a gennaio.

Il Ministero definisce i valori di riferimento dei costi di esercizio, scorporando la componente dell'Iva (scaricata dalle imprese di autotrasporto) dal prezzo mensile del carburante. In più, per i veicoli di massa

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

Dunque, per i veicoli fino a 7,5 tonnellate, a marzo il valore del costo al litro del gasolio è di 1,201 euro; per i veicoli oltre le 7,5 tonnellate, il valore scende a 0,987 euro.

Nella tabella il riepilogo dei mesi precedenti, come comunicato dal documento ministeriale.

Prezzi medi Nazionali mensili del 2019

Mese	Prezzo Industriale	IVA	Accisa	Prezzo al consumo
Gennaio	558,61	258,72	617,40	1.434,73
Febbraio	583,96	264,30	617,40	1.465,66
Marzo	608,19	269,63	617,40	1.495,22

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.495,22) 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 = $1.495,22 / 1000 = 1,49522$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio = $1,49522/1,22 = 1,225590 = 1,225$

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 = $(1,49522/1,22) - 0,21418609 = 1,01140 = 1,011$

Croissant
Surgelati Già Cotti

Orsobianco
DOLCIARIA

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

Naturale

BRIC FOOD
IFS

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



David Borrelli
Eurodeputato

Autotrasporti: il lavoro c'è, mancano le risorse Il settore dell'autotrasporto vive una "crisi al contrario"

Nonostante la crisi economica e le innumerevoli difficoltà che i giovani oggi affrontano nel trovare un impiego, il settore degli autotrasporti vive una "crisi al contrario". L'offerta di lavoro c'è ed è anche molto alta: nei prossimi cinque anni, solo in Italia, ci sarà bisogno di **20 mila autotrasportatori**.

Peccato, però, che si faccia fatica a trovare nuovi autisti da assumere.

Come europarlamentare mi sento in dovere di fare qualcosa, soprattutto per le **nuove generazioni**.

La questione della mancanza di autotrasportatori è solo uno dei tanti problemi che, diversi imprenditori, mi sottopongono costantemente.

Certamente il lavoro degli autotrasportatori non è facile e le condizioni di lavoro spesso fanno gettare la spugna agli aspiranti camionisti, prima ancora di iniziare.

Ascoltando chi svolge questo mestiere, ho scoperto una realtà fatta di **tanti sacrifici**: partenza il lunedì intorno alle 3.00 di notte e rientro il venerdì sera, con turni, spesso, anche nei giorni festivi e soste notturne nelle piazzole autostradali, descrivono un quadro poco attraente, specie per i giovani.

Negli ultimi anni, però, il settore dell'autotrasporto si è evoluto, la figura del camionista burbero e grossolano è stata superata.

Oggi chi intraprende questo mestiere deve avere delle **competenze tecnologiche avanzate**, con mezzi altamente performanti.

Eppure, continua ad essere considerato un lavoro per **over 50**: oggi solo il 18% di chi guida un mezzo pesante ha meno di 40 anni.

Un'altra barriera che le nuove leve

denunciano è il dover sostenere dei **costi altissimi** per acquisire una patente e le abilitazioni.

Per diventare autotrasportatore è necessario possedere la **patente CQC**, che consente di guidare mezzi al di sopra delle 3,5 tonnellate di peso.

Il prezzo da pagare non è accessibile a tutti: dai 2 mila ai 4 mila euro.

Senza considerare i costi di rinnovo. L'Unione europea può e deve fare qualcosa, rendendo accessibile a tutti l'acquisizione di questa patente.

Inoltre, dovrebbe intervenire in maniera più incisiva anche nella questione della **"concorrenza sleale"** fatta dai trasportatori dell'Est, che sono pagati un quarto rispetto agli altri (quindi costano meno alle imprese) e possono lavorare in tutta Europa.

Negli ultimi dieci anni, secondo Confcommercio, c'è stato un crollo del 70% tra i traffici gestiti da trasportatori italiani, mentre è aumentato del 200% quelle delle imprese dell'Est Europa.

Un dato negativo che incide non poco sull'economia del Paese, basti pensare che quasi il 90 per cento delle merci in Italia **viaggia su gomma**.

Eppure, molti tir si trovano costretti a

stare fermi nei parcheggi delle imprese e questo danneggia gravemente il settore.

Diventare autotrasportatore non è semplice, nondimeno oggi sono tante le aziende che investono direttamente sui giovani, a cominciare dal conseguimento della patente professionale. Ma non basta.

Bisogna **migliorare le condizioni di lavoro** per offrire ai lavoratori contesti più confortevoli, partendo proprio dai mezzi, con ritmi di lavoro meno stressanti e un clima economico meno ostile, per esempio, combattendo la concorrenza sleale da parte dei vettori esteri.

Inoltre, servono delle leggi che favoriscano e tutelino gli autotrasportatori, che ogni giorno corrono rischi.

Per sostituire gli autisti che hanno raggiunto l'età pensionistica con i nuovi, serve **incentivare le nuove generazioni** ad avvicinarsi a questo mestiere con degli investimenti mirati.

Questa professione è in via di estinzione, servono scuole professionali per gli autotrasportatori che aiutino i giovani ad inserirsi nel settore.





Isabella De Monte
Eurodeputata S&D

Via della Seta

Opportunità per il settore trasporti

Sabato 23 marzo, durante l'attesa visita in Italia del **Presidente cinese Xi Jinping**, sono stati siglati 29 accordi, di cui 19 istituzionali e 10 commerciali, che hanno l'obiettivo di favorire e potenziare la collaborazione tra **Roma e Pechino** in svariati settori, dal turismo all'economia, dalle infrastrutture all'energia, all'archeologia, solo per citare alcuni esempi.

Tra i temi interessati dalle intese italo-cinesi ci sono anche la **portualità** e il sistema della **logistica**, con i porti di Trieste e Genova in prima linea. Le Autorità portuali dei rispettivi scali, infatti, hanno firmato un accordo con il colosso cinese delle costruzioni Cccc (China Communication Construction Company Ndr), che verrà definito nei dettagli in questi giorni.

Questa intesa rientra nel tema, molto di attualità, della cosiddetta **Nuova Via della Seta**, enorme rete di collegamenti marittimi e terrestri che il Governo di Pechino sta costruendo per migliorare i propri collegamenti commerciali con

il resto dell'Asia, l'Africa e l'Europa, e aumentare il proprio peso a livello mondiale. Si tratta di un **progetto strategico** dalla portata enorme, forse non ancora del tutto compresa, che ci riguarda ora direttamente.

Una cosa è certa: l'Italia ha bisogno degli investimenti stranieri, che vanno accolti con ottimismo se utili alla crescita del Paese. La Cina è un colosso mondiale con un peso specifico enorme sullo scacchiere internazionale, e non si può che guardare al **gigante asiatico** con interesse, cogliendo le opportunità che offre.

D'altronde l'Italia gode di una posizione geografica eccezionale, tra due corridoi europei, e deve sfruttare questa carta vincente.

Quindi bene il memorandum, ma ora facciamo attenzione a quello che verrà finalizzato nelle prossime settimane, perché la partita è cruciale. Dobbiamo infatti **favorire gli investimenti**, ma con una serie di accortezze, ossia con normative di tutela, come quelle introdotte di recente dall'Unione

Europa. L'Ue, nelle scorse settimane, ha approvato il Regolamento che pone dei paletti agli investimenti esteri nell'Ue, sul quale il Governo italiano si è astenuto, unico assieme al Regno Unito a non votare il provvedimento.

Il Regolamento, che è stato comunque approvato, è molto importante perché introduce **controlli più efficaci** sugli investimenti provenienti da Paesi terzi per motivi di sicurezza o di ordine pubblico.

Non è un provvedimento contro gli investimenti esteri ma contro lo shopping selvaggio che mette a rischio i nostri asset strategici.

È la prima volta che l'Ue si dà un quadro di norme così ampio e generale a tutela dei Paesi membri e dei suoi cittadini.

Se restiamo nel quadro delle regole europee, se vigiliamo su questi accordi e tutto viene portato avanti nel rispetto della **massima trasparenza**, trattando alla pari e invocando maggiore reciprocità, gli accordi con la Cina non possono che essere visti favorevolmente.

SCOTTO

TENDE & TELONI



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



Herbert Dorfmann
Eurodeputato PPE

Più risorse europee per le grandi opere transfrontaliere

Connecting Europe Facility: accordo preliminare

Mentre in Italia imperversa il dibattito sul destino della Torino - Lione, da Bruxelles arrivano novità che potrebbero aumentare gli elementi positivi a favore del completamento dell'opera.

A inizio mese, infatti, il Parlamento europeo ha raggiunto un accordo preliminare con il Consiglio sulla "Connecting Europe Facility" (il Meccanismo per collegare l'Europa) per il periodo 2021-2027.

Si tratta dello strumento finanziario del bilancio europeo per la realizzazione di **grandi progetti infrastrutturali** nei settori di trasporti, energia e digitale, incluse le reti Ten-t di cui fanno parte la Tav Torino-Lione e il tunnel del Brennero.

Obiettivo del nuovo programma è **sviluppare e modernizzare** le reti transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, favorendo la creazione di infrastrutture per una mobilità "sicura e pulita". Prioritari in questo senso verrà data ai trasporti sostenibili, "amici dell'ambiente", come le ferrovie.

Le soluzioni per una mobilità pulita, come la **mobilità elettrica**, richiedono una stretta integrazione tra i settori dei trasporti e dell'energia. Perciò nella nuova programmazione il Meccanismo per collegare l'Europa investirà per integrare i settori dei trasporti, dell'energia e del digitale per accelerare così la decarbonizzazione e la digitalizzazione dell'economia.

Secondo la proposta della Commissione, la dotazione finanziaria per l'attuazione del programma è pari a **42,2 miliardi di euro**. 10 miliardi di euro in più rispetto al programma attuale.

Tale importo è così ripartito: a sostegno

di investimenti nelle reti infrastrutturali europee per i settori dei trasporti (12,8 miliardi di euro, a cui se ne aggiungono 11,3 miliardi di euro stanziati nel fondo di coesione e 6,5 miliardi di euro stanziati nel bilancio per la sicurezza e la difesa, da utilizzare nell'ambito del Cef), dell'energia (8,7 miliardi di euro) e del digitale (3 miliardi di euro).

Nel settore dei trasporti, il budget di oltre 30,6 miliardi di euro punta a contribuire innanzitutto allo sviluppo di progetti di **interesse europeo** per quanto riguarda reti e infrastrutture efficienti e interconnesse per una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura.

Questi progetti includono evidentemente anche i progetti Ten-t, finalizzati a creare reti di trasporto di interesse europeo integrate, per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione.

Per il periodo 2014-2020 questi progetti sono stati cofinanziati attingendo a 23,5 miliardi dal bilancio europeo. Risorse di cui hanno beneficiato anche la **Tav** e il **Tunnel del Brennero**.

In base all'accordo preliminare tra Parlamento e Consiglio, il Meccanismo per collegare l'Europa post 2020 continuerà ad accelerare gli investimenti nel campo delle Ten-t.

Il 60 per cento delle risorse dovrebbe essere destinato al **completamento dei network**, mentre il 40 per cento dei fondi dovrà essere usato per modernizzarle.

La buona notizia è che secondo la proposta della Commissione europea, così come approvata dal Parlamento e dal Consiglio, il cofinanziamento

europeo per la realizzazione di progetti transfrontalieri dovrebbe aumentare dal 40 al 50 per cento nella prossima programmazione.

Le nuove norme consentiranno quindi ai Paesi in regola con i bandi di chiedere alla Ue un **contributo più alto** dal 2021. In questo modo abbiamo voluto mandare un messaggio chiaro sulla necessità di proseguire con le grandi opere della rete Ten-t.

Va da sé che se l'Italia si ritirasse dalla Torino - Lione in modo unilaterale, non sarebbe eleggibile per beneficiare dei nuovi contributi.

L'accordo raggiunto tra Parlamento Ue e Consiglio è, come già detto, preliminare. Ora deve essere approvato dalle singole istituzioni. Noi come Parlamento abbiamo chiesto che i fondi a disposizione dei trasporti (senza tenere conto di quelli stanziati nel fondo di coesione e di quelli stanziati nel bilancio per la sicurezza e la difesa) siano 20 miliardi e non 12,8 miliardi, come proposto invece dalla Commissione.

Questi aspetti di bilancio dovranno in ogni caso essere soggetti all'intesa complessiva sulle **nuove prospettive finanziarie** 2021-2027 tuttora in fase di negoziato.

Il negoziato sul bilancio dell'Ue dovrebbe infatti chiudersi entro fine 2020. A completare il lavoro cominciato sarà quindi il nuovo Parlamento.

La posta in gioco è alta: l'obiettivo è di permettere all'Unione di completare la sua rete di trasporto principale entro il 2030.

Questa costituisce la spina dorsale del **mercato unico** e, una volta completata, renderà ancora più facile il movimento delle persone e lo scambio delle merci attraverso il continente.

Europa: approvato il pacchetto mobilità

Il Parlamento UE approva le norme antidumping

Giovedì 4 aprile 2019 il Parlamento Europeo ha approvato le norme anti dumping sociale con **soddisfazione** degli eurodeputati dei Paesi dell'ovest, ma l'iter legislativo non è ancora concluso. Si dovrà aspettare l'insediamento della prossima legislatura per l'emanazione delle disposizioni attuative.

“Potremo dire addio alla **concorrenza selvaggia** dell'Est Europa e all'invasione dei camion stranieri” commenta l'eurodeputata Isabella De Monte, componente della commissione Trasporti e Turismo.

“Oggi a Bruxelles abbiamo segnato un passo fondamentale per le nostre imprese e i nostri lavoratori

dell'autotrasporto. È stato un lavoro lungo e difficile, durato quasi cinque anni, che finalmente giunge al termine con un **risultato molto positivo** per l'Italia. Le critiche degli Stati dell'Est testimoniano che abbiamo toccato un nodo cruciale, ossia il contrasto alla concorrenza sleale da parte di chi opera in zone in cui il costo del lavoro è più basso: il nuovo provvedimento inserisce nuovi strumenti di controllo e regole chiare”.

Con il pacchetto mobilità appena approvato, il Parlamento UE cerca di dare un giro di vite alla situazione di cabotaggio selvaggio che si è venuta a creare negli ultimi anni in Europa.

Cambiano così le norme che riguardano il cabotaggio, i periodi di riposo, il



distacco dei conducenti e l'utilizzo del nuovo tachigrafo digitale. In particolare, per quanto riguarda l'introduzione del tachigrafo digitale che permette la geolocalizzazione dei Tir e, di conseguenza, un controllo preciso dei passaggi alle frontiere, si è anticipata l'entra in vigore al 2021.

Brexit: le dogane francesi si preparano

Il governo diffonde un opuscolo informativo

Una volta che il Regno Unito sarà effettivamente uscito dall'Unione Europea, le modalità di **passaggio alla frontiera** cambieranno e gli autotrasportatori saranno una delle categorie più coinvolte.

Non entreremo nel merito della Brexit, in quanto ad oggi è difficile prevedere quali saranno le mosse del governo britannico. Vogliamo però diffondere e condividere un documento redatto dal governo francese che mette a disposizione dei conduttori alcune **informazioni operative** per affrontare al meglio il passaggio alla frontiera.

In caso di recesso senza accordo le formalità doganali e i controlli alla frontiera cambieranno radicalmente.

I **documenti necessari** per il trasporto merci sono: lettera di vettura CMR, patente, documenti del veicolo e numero di riferimento MRN.

Chi trasporta prodotti sanitari o fitosanitari sarà sottoposto a un controllo obbligatorio della documentazione ed eventuale ispezione della merce.

In caso di trasporto di prodotti ittici è necessario avere un'autorizzazione specifica, mentre se il camion è vuoto bastano la patente e i documenti del veicolo.



[Clicca qui](#) per scaricare l'opuscolo "Dogana intelligente" in lingua italiana oppure inquadra il QR Code seguente.



[Clicca qui](#) per scaricare l'informativa import/export post Brexit oppure inquadra il QR Code seguente:



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 6061-T6, Tig Welded
FORK	Tig 25" - 24" rotelle cavalletto
REAR DERAILLEUR	Shimano 3 velocità interno
SHIFTERS LEVERS	Shimano
BRAKES	Freni a rullo Shimano
HUBS	Shimano Alu 36h motor on front
SADDLE	Copertura morbida in vinile imbottitura in PU con spallanti in gomma
TYRES	Pozzatore 26" x 1.75" antecore 24" x 1.75"
MOTOR	Brushless 36V 250W on front Hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v, 13Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h30min
MAX ASSISTED SPEED	25Km/h
DISPLAY	Basic, whitone carica più 3 livelli di assistenza
OTHER FUNCTIONS	Light

TRIO E—CARGO Atala



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

SCOOTER eSpr70 Askoll



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

GAMMA TURISMO - CITTA' - CITTA'

RIVIERA CUTE S 400 Atala



FRAME	Alu Formed 26" easy access, internal cables
FORK	Hi-Ten Tig 26"
REAR DERAILLEUR	Shimano Tourney SL-TY300
SHIFTERS LEVERS	Shimano Tourney SL-4531 RevoSIVL, 6s
BRAKES	Promax Alu
FREEWHEEL	Shimano tourney 6s 14-28
HUBS	Shimano Alu 36h motor on rear
SADDLE	Selle Royal Wave
TYRES	Byrr Garcia 26" x 1.75"
MOTOR	Bafang brushless 36V 250W on rear Hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v, 468Wh, under carrier
SENSOR TYPE	Speed sensor
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25Km/h
DISPLAY	Atala A320, with LED, Power +/- light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-6 Km/h with no pedaling External light control

SPORT CK500 LTD Atala



FRAME	Alu Formed 27.5", Hydroformed, custom tubing internal routing
FORK	Suntour XCM RL, 100 mm, Remote lockout
REAR DERAILLEUR	Shimano Altus RD-M2000 SGS
SHIFTERS LEVERS	Shimano Altus SL-M2000 Rapidfire, 9s
BRAKES	Shimano BR-M315, Rotor 3W-RT10 180 mm/180 mm
HUBS	Shimano T4505, CL, 32h
SADDLE	Selle Royal Savaris
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, frametype, weight 2.5 Kg
SENSOR TYPE	TORQUE
CHARGER TIME	Up to 7.5 hours
MAX ASSISTED SPEED	25Km/h
DISPLAY	Purion
OTHER FUNCTIONS	4 levels: 50% eco - Tour 120% - EMTB 120%/300% - Turbo 300%

CITTA' eB2 Askoll



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

Gommisti: una professione che cambia per aprirsi al futuro

Intervista a Giancarlo Veronesi, presidente di Federpneus

L'**innovazione** come elemento strategico, gli investimenti in nuove competenze professionali, la sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale. Sono questi i principali capisaldi su cui da sempre si incentra l'attività associativa di Federpneus, l'Associazione Nazionale dei Rivenditori Specialisti di Pneumatici.

Questi capisaldi, però, oggi diventano ancora più importanti per la categoria del **gommista specialista**, a causa della forte accelerazione delle innovazioni tecnologiche dell'industria automotive. Innovazioni che anno dopo anno stanno profondamente modificando non solo l'automobile in sé, sempre più ricca di sistemi di sicurezza attiva, sensoristica avanzata e intelligente, strumenti di connettività, ma anche il ruolo stesso del gommista.

In questa intervista le opinioni di **Giancarlo Veronesi**, presidente di Federpneus, sulle principali sfide che attendono i gommisti e sulle tendenze in atto nel mercato del pneumatico.

Presidente Veronesi, quali sono le maggiori sfide e sviluppi che caratterizzano oggi l'attività del gommista?

La professione del gommista è al centro di un'inevitabile evoluzione. La rapida accelerazione nella tecnologia dei veicoli, infatti, sta portando (e porterà sempre più) i gommisti a puntare su nuovi servizi, investendo su qualità dell'assistenza, formazione e aggiornamento.

Pensiamo ad esempio ai **sistemi TPMS** per il controllo della pressione dei pneumatici, alle centraline elettroniche, agli strumenti di diagnostica e ai dispositivi avanzati di assistenza alla guida (i cosiddetti ADAS): tecnologie sempre più sofisticate e interconnesse fra di loro, la cui manutenzione richiede una formazione specifica.

Rispetto al passato, quindi, il gommista deve avere una **specializzazione sempre maggiore** per fare fronte ad un mercato sempre più competitivo e all'avanguardia.



Tale specializzazione non solo valorizza il gommista, ma contribuisce allo **sviluppo del settore**.

Quale ruolo gioca l'associazione?

La missione principale di Federpneus è da sempre quella di fornire alle aziende associate tutti gli strumenti tecnici e informativi necessari per restare al passo con i tempi. Nel 2019, questo significa saper affrontare i nuovi scenari di mercato che stanno modificando il nostro contesto operativo.

In quest'ottica, rimane di assoluta centralità nella nostra attività associativa il valore della **formazione**, della specializzazione e della salvaguardia dell'indipendenza del gommista, impegnandoci nel promuovere una serie di attività finalizzate a rafforzare la competitività delle aziende associate, a valorizzare la professionalità specifica del rivenditore specialista di pneumatici e a stimolare il rinnovamento delle conoscenze tecniche e il dialogo fra tutti i soci.

Queste attività si manifestano, ad esempio, tramite seminari tecnici e corsi di formazione per l'approfondimento di temi strettamente legati all'attività professionale della categoria.

Dal suo punto di osservazione, quali

sono le principali dinamiche che stanno attraversando il mercato del pneumatico al momento?

Sul versante del veicolo industriale, la novità maggiore degli ultimi mesi è certamente l'introduzione dei dazi definitivi sui pneumatici di fabbricazione cinese da parte della Commissione Europea.

Una decisione importante e secondo noi necessaria, che ancora non ha avuto forse grandi ricadute sulle vendite visti gli stock precedenti ma che credo inizierà progressivamente a orientare in maniera diversa il mercato.

Sul versante del pneumatico vettura, il trend che vedo è quello di una forte **crescita tecnologica** del pneumatico stesso, che ci obbliga a mantenere sempre alta l'attenzione verso tutte le innovazioni dei costruttori e comunicarle al meglio ai nostri clienti, preservando fino in fondo il valore intrinseco dell'offerta.

Da questo punto di vista la crescita del commercio di pneumatici online può essere rilevata come una minaccia?

È senz'altro un canale in forte crescita e come tale dobbiamo prestarvi grande attenzione, soprattutto al fine di riuscire a sfruttarlo, anziché subirlo.

Chiaramente soffriamo la concorrenza

di politiche commerciali aggressive da parte del web, che potrebbero finire col ridurre il gommista a semplice manovalanza per il montaggio delle gomme spedite a casa del cliente.

Ma **internet è di tutti** e anche ai rivenditori tradizionali come noi può dare delle opportunità e dei vantaggi se si lavora per individuarli e comunicarli.

Inoltre, restiamo convinti che la maggiore tutela del rivenditore specialista sia nella sua professionalità: per questo insistiamo, anche con i nostri corsi di

formazione, sulla qualificazione, per offrire a tutti i nostri soci la possibilità di costruire e accrescere il proprio valore distintivo. Di fronte a un gommista esperto, qualificato e professionale non c'è sito web che tenga, e tanti automobilisti lo sanno bene.

Come procedono le attività del vostro Osservatorio sui flussi illegali di pneumatici e PFU in Italia?

Siamo orgogliosi di avere collaborato alla creazione di Cambio Pulito, la prima

piattaforma di whistleblowing in Italia per la denuncia delle pratiche illegali nel commercio dei pneumatici. Le segnalazioni raccolte vengono trasmesse alle Forze dell'Ordine, che si attivano per effettuare azioni di controllo.

È tuttavia un processo lungo, intanto i **flussi illegali** di pneumatici in Italia continuano a generare "a valle" importanti problemi nella raccolta dei PFU, e da ormai due anni viviamo una situazione davvero critica.

Vorrei sottolineare che la creazione dei consorzi per la raccolta dei PFU, nel 2011, è stata un'azione molto importante, ma il sistema deve ancora essere messo a punto perché ancora oggi non riesce a fare fronte alle necessità reali.

Per questo stiamo chiedendo di aprire un confronto con le istituzioni per arrivare a una **revisione dei meccanismi** attuali, oltre all'introduzione di nuovi strumenti per garantire il rispetto della legge lungo tutta la filiera, perché ogni anello della catena è soggetto a potenziali illeciti.

Su questo tema insisteremo molto perché il gommista è già gravato da **tanti oneri**, e non è più tollerabile che rischi di essere anche sanzionato perché i soggetti preposti non possono ritirare i PFU.



NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE



via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



It's easier to leaseplan

Tariffe di noleggio a breve

e lungo termine a condizioni

agevolate per i soci

Assotrasporti



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

SPECIALE

TRANSPOTEC LOGITEC 2019

TN TRASPORTONOTIZIE, in collaborazione con ASSOTRASPORTI®, EUMOVE e GM GENTEINMOVIMENTO ha partecipato al Transpotec Logitec 2019. La Redazione ringrazia tutti i lettori che sono passati a trovarci.

L'edizione 2019 del Transpotec Logitec rappresenta un momento molto importante per la nostra rivista, che quest'anno compie 20 anni. La Redazione intera, formata da collaboratori ormai storici e da "nuove reclute", ha condiviso lo stand situato nel **padiglione 6** con colleghi di altre riviste, quali **GM Gente in Movimento** e **IM ISO Motori**. Insieme a noi anche una rappresentanza

dell'associazione di categoria nazionale **Assotrasporti**, storica collaboratrice di TN TrasportoNotizie e la presidenza di **Eumove**, la nuova superassociazione paneuropea per la mobilità, il trasporto e l'energia. Arrivati a Veronafiere mercoledì 20 febbraio 2019, ci siamo occupati di allestire al meglio lo spazio a noi riservato da FieraMilano, organizzatore dell'evento.

Lo stand è stato pensato come un salotto per **accogliere lettori** e autotrasportatori, per fare due chiacchiere assaggiando prodotti tipici di Cuneo e sorseggiando un caffè, ma anche per discutere delle problematiche della categoria, trovare nuovi collaboratori, ascoltare i consigli e le richieste dei visitatori e distribuire copie omaggio della nostra rivista. Cogliamo l'occasione per **ringraziare tutti i lettori** che sono passati a trovarci!



Transpotec Logitec 2019

Record di visitatori con 41.000 presenze

Oltre 41.000 visitatori, con una crescita del **35%** rispetto alla scorsa edizione, e grande soddisfazione di aziende espositrici, operatori e top buyer internazionali presenti.

È questo il bilancio con cui chiude oggi Transpotec Logitec, la più importante manifestazione italiana dedicata a trasporti e logistica organizzata da **Fiera Milano**.

L'offerta di 406 aziende espositrici (+23% rispetto al 2017) e un **ricco programma convegnistico** con oltre 70 appuntamenti in quattro giorni hanno permesso di fare il punto sul mercato e i suoi sviluppi futuri, confermando l'autotrasporto e la logistica intermodale comparti fondamentali per lo sviluppo dell'intero Sistema Paese.

Sono numerosi i **brand internazionali** costruttori di veicoli che hanno scelto Transpotec per presentare i propri mezzi e novità al mercato: MAN, Mercedes-Benz, Renault Trucks, Scania, Volvo Trucks e DAF per i mezzi pesanti e Citroën, FIAT Professional, Ford, Isuzu, Opel, Peugeot, Volkswagen Veicoli Commerciali, MAN, Mercedes-Benz per i leggeri.

Anteprime che hanno spaziato da **furgoni elettrici** alle motorizzazioni alternative come l'LNG, a proposte in edizione limitata come il truck dedicato al cinquecentenario di Leonardo Da Vinci.

Dotazioni tecnologiche avanzate in chiave di sostenibilità e sicurezza, ma anche **soluzioni digitali** ed elettroniche



per la gestione del trasporto e della logistica hanno caratterizzato tutta l'offerta in mostra, testimoniando il livello di innovazione raggiunto dal settore.

Transpotec Logitec è stato anche un importante momento di confronto sui **grandi cambiamenti** che stanno interessando il mercato e che mettono al centro il tema dell'intermodalità e la necessaria sinergia tra logistica e trasporto su gomma.

Numerose sono infatti le sfide che il comparto è chiamato ad affrontare, dalla **internazionalizzazione**, visto che l'autotrasporto italiano per l'86% si muove su tratte nazionali contro una

media europea del 65% (dati UNRAE), alla razionalizzazione della gestione merci (il 40% dei camion viaggia vuoto, contro una media europea del 20%), fino allo sviluppo di infrastrutture di collegamento europee.

In manifestazione queste dinamiche sono state oggetto di accordi e protocolli di intesa tra aziende, istituzioni e realtà del settore, confermando Transpotec Logitec uno strumento per **valorizzare** e ampliare le logiche di filiera intorno a cui ruotano logistica e trasporti.

I quattro giorni di fiera hanno visto anche un ampio confronto sul tema dell'**occupazione** con iniziative di sensibilizzazione che hanno coinvolto numerosi studenti, solo in Italia, infatti, ci sono 15.000 posti vacanti nel settore dell'autotrasporto, ma anche di **formazione professionale** perché i profili richiesti prevedono competenze tecnologiche sempre più specifiche, dalla perfetta conoscenza del mezzo alla capacità di prevenire il rischio e di gestire le risorse digitali a bordo.

Un'occasione di incontro e testimonianza sulla professione e sulla passione di chi l'ha scelta è stato anche il **raduno** che ha animato il weekend e ha visto coinvolti 108 mezzi personalizzati e decorati provenienti da tutta Italia.



Assotrasporti al Transpotec Logitec 2019

Successo dei convegni organizzati dall'Associazione

Assotrasporti, insieme a **Eumove**, **TN TrasportoNotizie** e **GM GenteinMovimento**, ha partecipato alla manifestazione con uno stand nel padiglione 6 e organizzando tre incontri per **promuovere dialoghi e discussioni** con gli autotrasportatori presenti, per provare a trovare insieme soluzioni concrete alle criticità del settore.

I workshop, che rientrano nel programma "Incontriamoci, lavoriamo, proponiamo", hanno visto la partecipazione di **Giuliano Latuga**, direttore della rivista IM Iso Motori, che insieme a **Mario Barbieri**, giovedì 21 febbraio 2019 ha presentato il libro intitolato "Auto e tasse".

I due autori hanno quindi spiegato alcune soluzioni alternative per aumentare il risparmio delle auto aziendali dall'attuale 10% fino al 100%, senza bisogno di doverle trasformare in autocarro.

Venerdì 22 febbraio 2019 è stata la volta di **Roberto Lucaccioni**, consulente Bardahl, per la presentazione delle specifiche dei lubrificanti e delle molecole innovative presenti negli additivi dedicati all'autotrasporto della nota azienda americana.

La viscosità è una delle caratteristiche più importanti, poiché un minor attrito permette un minor consumo di olio e, di conseguenza, una riduzione dell'inquinamento.

Gli additivi **Bardahl** riducono del 34% l'usura durante il normale funzionamento del motore, fino a raggiungere una diminuzione del 70% in fase di avvio.

Infine, sabato 23 febbraio 2019 si è tenuto l'incontro più importante, per la presentazione di Eumove, che ha visto grande partecipazione da parte dei presenti in sala.

Giancarlo Terrasan (Presidente), **Ana Bela Nogueira** (Segretario Generale), **Marco Mazzocco** (Vicepresidente), **Stefano Zanocco** e **Secondo Sandiano** (promotori e soci fondatori), hanno presentato Eumove, l'associazione paneuropea della mobilità, del trasporto e dell'energia.

Negli ultimi 20 anni le tecnologie hanno fatto passi da gigante. Il mondo del



trasporto, e della mobilità in genere, è in fase di continuo cambiamento, pertanto due domande sorgono spontanee: "Quale futuro per l'autotrasportatore medio-piccolo? Quale futuro per la mobilità delle persone e delle merci?"

L'autotrasporto è da sempre l'epicentro di tutto. La crisi del 2008, infatti, è stata sentita per prima proprio dagli autotrasportatori perché, quando l'economia rallenta, i trasporti si fermano.

Tuttavia, al giorno d'oggi non è più possibile vedere il settore dell'autotrasporto merci come un comparto a sé stante, ma va visto in un più ampio concetto di mobilità, poiché gli autotrasportatori utilizzano le stesse infrastrutture di chi si sposta per andare al lavoro o è in viaggio per piacere.

Per questo Eumove si occupa di **mobilità**, di tutti gli utenti e mezzi di trasporto, via terra, mare o cielo; **trasporto**, di merci e passeggeri; ed **energia**, poiché senza sarebbe impossibile muoversi.

Registrata ufficialmente il 10 maggio del 2018, Eumove è attualmente presente in 6 Paesi europei: Portogallo, Spagna, Italia, Austria, Francia e Romania.

Durante l'esposizione, la foto del **"camionista del futuro"** ha suscitato diverse reazioni da parte del pubblico.

Rappresentato come un uomo in giacca e cravatta, seduto all'interno di un

abitacolo che ricorda più un ufficio, dove l'autista controlla il computer di bordo affinché il mezzo si sposti in autonomia, senza dover intervenire direttamente su pedali e volante.

La domanda sorge spontanea: sarà davvero possibile avere un autista in giacca e cravatta?

Forse questa "tipologia di camionista" potrebbe rendere il lavoro più appetibile. L'attuale mancanza di **autisti professionisti** è un problema sempre più sentito dalle aziende europee.

I costi della patente sono alti, le ore di impegno e di lavoro spesso non sono retribuiti a dovere, così come i periodi di assenza da casa.

Come suggerito dai partecipanti, una soluzione a questo problema potrebbe essere la creazione di consorzi provinciali che permettano di spezzare i viaggi, con rientri a casa giornalieri. Questo potrebbe far sì che il lavoro del camionista diventi **socialmente accettabile**.

Il carico verrebbe quindi portato a destinazione da diversi trasportatori, che opererebbero ciascuno sulla tratta di propria competenza.

Ultimo, ma non meno importante, relatori e partecipanti si sono trovati tutti d'accordo nella necessità di promuovere una formazione europea per i camionisti, per ridurre i costi di avviamento alla professione e aumentare le competenze sul lavoro.

Axxès: arriva in Italia il telepedaggio europeo

Iniziano i test in condizioni di traffico reale sulle strade italiane

Grazie all'ottenimento della certificazione **AISCAT**, Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori, e la verifica del suo sistema interoperabile, la francese Axxès avvia i test in condizioni reali sulle strade italiane.

Axxès ha compiuto un altro importante passo avanti nello sviluppo dell'interoperabilità in Europa, convalidando il proprio dossier di certificazione per iniziare a testare in condizioni reali sulle **autostrade italiane**. Gli audit del suo sistema interoperabile sono stati condotti dall'AISCAT, che ne ha convalidato la buona conformità. E' giunto il momento di confrontarsi con l'uso quotidiano da parte degli operatori autostradali presenti in Italia.

Una volta completato il controllo funzionale entro giugno 2019, Axxès passerà al controllo del servizio regolare. In altre parole, a partire **da luglio**, la soluzione Axxès sarà testata a grandezza naturale in Italia e la sua offerta sarà disponibile sul mercato italiano attraverso i consorzi autostradali.

Frédéric Lepeintre (nella foto, a sinistra), Direttore della Strategia Commerciale, commenta: "L'inizio delle prove di flusso concretizza il nostro progetto di apertura dell'Italia, che i nostri clienti aspettano da tempo. Siamo lieti di offrire un'offerta alternativa per accedere al mercato italiano attraverso la nostra soluzione". Con un tale passo avanti nella conformità della sua soluzione, Axxès si conferma più che mai come uno dei principali attori nel mercato dei sistemi interoperabili di **telepedaggio** per i vettori merci e passeggeri di peso superiore a 3,5 tonnellate.

L'Italia si aggiungerebbe così alla grande rete di Paesi già interoperabili con il sistema Axxès: Spagna, Portogallo, Francia, il tunnel del Liefkenshoek e la rete Viapass in Belgio, il tunnel Herrentunnel in Germania e Austria.

Allo stesso tempo, Axxès sta certificando le sue scatole in modo che possano essere accettate sulla rete tedesca dall'inizio della seconda metà del 2019.

Axxès, società fondata nel 2005 dopo

l'emanazione della direttiva europea che ha istituito il Servizio Europeo di Telepedaggio (SET), è ben presto divenuta uno dei leader del mercato.

Grazie alle sue **soluzioni innovative** e attente alle esigenze degli utenti, sono oggi circa 40.000 i clienti che usano gli oltre 325.000 badge in circolazione.

Per la distribuzione dei propri prodotti, Axxès si affida attualmente a circa **50 partner commerciali** presenti nei principali paesi europei.

Axxès è inoltre certificata come fornitrice del Servizio Europeo di Telepedaggio, cosa che semplifica la procedura di attivazione dell'interoperabilità a livello europeo e allo stesso tempo rappresenta il riconoscimento del know-how, dell'affidabilità delle apparecchiature, della solidità del sistema finanziario e dell'organizzazione ottimizzata per la riscossione dei pedaggi offerti dalla società.

La piattaforma, che permette di aprirsi

all'**interoperabilità** in tutta Europa, è caratterizzata da:

- un elevatissimo livello di competenza dei team Axxès e una perfetta conoscenza del mercato;

- un'assistenza personalizzata per l'applicazione di appositi protocolli tra toll charger, distributori e Axxès.

Dei partner tecnici rinomati:

- Bemobile per il suo know-how nel settore delle mappe e della mobilità;

- Kapsch per la robustezza delle sue OBU.

La **piattaforma SET** di Axxès è una soluzione chiavi in mano che offre la possibilità agli attori del mercato di fornire il miglior servizio di telepedaggio connesso alla telematica a bordo.

Con il suo motto "**un solo dispositivo, un solo contratto per tutta l'Europa**", Axxès punta a diventare il punto di riferimento in materia di telepedaggio interoperabile europeo e il partner di predilezione delle società di trasporto su gomma.



Una società pioniera

- 1° società fornitrice di telepedaggio per veicoli pesanti a instaurare l'interoperabilità in Europa con la Spagna nel 2009.
- 1° società fra le attuali fornitrici di telepedaggio a ottenere, nel 2015, l'approvazione come fornitore del SET.
- 1° società fornitrice del SET a implementare, nel 2016, l'interoperabilità in Belgio sulla rete Viapass contemporaneamente all'operatore nazionale locale.
- Axxès: il SET chiavi in mano
- Axxès è proprietaria in esclusiva delle proprie soluzioni e, di conseguenza, della propria piattaforma SET con i suoi 6 anni di esperienza.

Visirun svela il video della campagna 2019 al Transpotec

Diretto da Erminio Perocco

Visirun, società parte di Verizon Connect, specializzata nello sviluppo di soluzioni per la gestione delle **flotte aziendali**, in occasione di Transpotec Logitec che si è tenuto a Verona dal 21 al 24 febbraio 2019, ha presentato in anteprima **Connect Your Business**, il video parte della nuova campagna di comunicazione integrata.

Connect Your Business è una campagna multicanale, a copertura nazionale, destinata ai **fleet manager** e alle imprese che utilizzano flotte aziendali.

Il fulcro della campagna è un video che è stato presentato in anteprima a Transpotec Logitec che sarà on air a partire dal secondo trimestre dell'anno.

Il video mette in luce i benefici che la telematica offre a tutti coloro che si occupano di gestione delle flotte, inclusi i 4 pilastri aziendali (ambiente, clienti, dipendenti e mercato) ed enfatizza i valori aziendali di Visirun, condivisi con la capogruppo **Verizon Connect**.

Il video, in cui viene raccontato l'impatto che la tecnologia GPS ha sulla vita ed il lavoro delle persone è stato diretto

dal noto pubblicitario e regista italiano **Erminio Perocco** insieme al suo team creativo.

Il video, utilizzando un registro **emozionale**, racconta di come le soluzioni di Visirun non solo siano in grado di offrire benefici in termini di risparmio, sicurezza e sostenibilità ma favoriscano il successo di imprenditori, professionisti e manager che con passione e determinazione lavorano ogni giorno per garantire l'efficienza delle proprie flotte.

Il software di Visirun, infatti, si basa su

una **tecnologia avanzata** che consente di geolocalizzare i veicoli praticamente in tempo reale (da PC e da dispositivi mobili), verificare i percorsi compiuti, la distanza del mezzo rispetto alla destinazione, il quantitativo di carburante consumato.

Visirun aiuta a definire l'itinerario migliore, a **pianificare** la manutenzione dei veicoli ed è dotato di una serie di funzionalità che contribuiscono a tutelare la **sicurezza** di autisti, veicoli e merci.

Tecnologia e semplicità

Visirun è una società con sede a Ferrara specializzata nello sviluppo di soluzioni telematiche per la gestione delle flotte aziendali. L'azienda fu fondata 10 anni fa, con l'idea di sfruttare la tecnologia per aiutare i fleet manager nel loro lavoro. Visirun ha sviluppato un software intuitivo e semplice da utilizzare in grado di rispondere ai bisogni di ogni realtà aziendale, dalle PMI alle grandi imprese.

Il software di Visirun si basa su una tecnologia avanzata che consente di geolocalizzare i veicoli praticamente in tempo reale (da PC e da dispositivi mobili), verificare i percorsi compiuti, la distanza del mezzo rispetto alla destinazione, il quantitativo di carburante consumato.

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

L'AUTO AZIENDALE

NON

E' UN PESO



Risparmio fiscale fino al 190%

GARANZIA - Soddisfatti o Rimborsati -

200xCento.com

"AIRBAG FISCALE per l'AUTO AZIENDALE"

Verso un futuro sostenibile

120 ragazzi interrogano il mondo del trasporto

Tutto esaurito all'evento "Verso un futuro sostenibile. Insieme." moderato dalla giornalista RAI **Maria Concetta Mattei** presso lo stand Scania. Protagonisti assoluti i giovani che hanno interrogato i relatori sul presente e futuro del trasporto.

Un appuntamento di primaria importanza che ha sottolineato la centralità del settore e messo in evidenza la necessità di agire insieme per dare vita ad un sistema di trasporto sostenibile, sicuro ed efficiente.

"Il settore del trasporto svolge un ruolo di **primaria importanza** per il nostro Paese", ha sottolineato Franco Fenoglio, Presidente e Amministratore Delegato di Italscania.

"Si tratta del settore dei settori, un mondo che merita senza dubbio maggiore attenzione da parte di tutti. Ecco perché in occasione di Transpotec abbiamo deciso di coinvolgere gli attori che, come noi, operano nell'**ecosistema del trasporto**, chiamandoli a mettere in evidenza le azioni concrete e l'impegno nell'accelerare la transizione verso un sistema di trasporto maggiormente efficiente, sicuro e sostenibile".

Aziende di trasporto, committenti, produttori e fornitori di carburanti, mondo accademico, media, associazioni di categoria sono stati prima moderati in un dibattito da Maria Concetta Mattei, giornalista RAI, conduttrice **TG2 e TG2 STORIE** e poi da 120 studenti di Verona che hanno interrogato i relatori sul presente e futuro del mondo del trasporto.

"Qui in fiera si vedono tanti veicoli belli e nuovi, sulle strade però si vedono tanti veicoli vecchi. Come mai? Secondo voi qual è il futuro del trasporto, riceveremo i pacchi a casa con i **droni**? Secondo voi le macchine potranno mai sostituire le persone nel mondo del trasporto?" queste alcune delle domande rivolte dai ragazzi ai diversi relatori.

Le risposte hanno ribadito la necessità di riservare maggiore attenzione a questo settore e di definire al più presto una politica che garantisca lo **sviluppo efficiente**, sicuro e sostenibile



dell'autotrasporto.

Al tempo stesso è stato delineato un futuro nel quale il trasporto continuerà a svolgere un ruolo di primaria importanza e nel quale i giovani saranno presto chiamati in prima persona a prendere decisioni e assumere comportamenti determinanti per lo sviluppo sostenibile e sicuro di questo settore.

Il messaggio finale è stato chiaro: "Soltanto lavorando insieme è possibile mettere in atto delle **azioni concrete** e accelerare la transizione verso un futuro sostenibile".

"L'appuntamento di Transpotec è stata un'occasione preziosa per dimostrare la necessità di passare dalle parole ai fatti per rendere maggiormente sicuro e **sostenibile** il settore dei trasporti", ha evidenziato Franco Fenoglio, Presidente e Amministratore Delegato di Italscania.

"Questo è solo l'inizio, continueremo a promuovere azioni e progetti che uniscano tutti coloro che, come noi, operano nell'ecosistema dei trasporti. Siamo consapevoli del fatto che il settore dei trasporti ha un forte impatto su clima, ambiente e sicurezza, vogliamo però giocare un ruolo di primaria importanza nel trovare delle soluzioni che accelerino la transizione verso un sistema di trasporto maggiormente sicuro e sostenibile".

Una delle sfide che sta a cuore più a cuore a Franco Fenoglio riguarda le giovani

generazioni: "Lo **sviluppo tecnologico** avvenuto nel mondo dei veicoli industriali in questi anni è stato fortissimo, occorre essere preparati perché la tecnologia guiderà l'evoluzione sempre più velocemente. Bisogna adeguare risorse e persone per riuscire a comprendere per tempo il **cambiamento**. Ecco perché dobbiamo aiutare i giovani e offrire loro le giuste opportunità, accompagnarli nel mondo del lavoro, condividere con loro esperienze e conoscenze. Occorre avere la capacità di **crescere insieme**. L'incontro avvenuto in occasione di Transpotec è stato un momento importante per coinvolgere i giovani e renderli partecipi dei profondi cambiamenti che stanno avvenendo nel settore dei trasporti".





Giordano Biserni
Presidente ASAPS

Un inizio tragico per la Polizia Stradale

Gli incidenti stradali sono il primo rischio per gli agenti

Nei primi 30 giorni quattro incidenti con due agenti morti e alcuni feriti. Gli incidenti stradali sono il primo rischio per le forze di polizia, perché?

Scusate se insistiamo (quasi sempre inascoltati), il primo rischio per le forze di polizia sono gli incidenti stradali in servizio. Oltre il **60% delle vittime** totali. Un rischio che va studiato per arginare il fenomeno.

Nel **2017** secondo l'Osservatorio ASAPS sono state **13 le vittime** in divisa a causa di incidenti: 5 in servizio (4 della Polizia di Stato, 1 Carabiniere) e 8 in itinere.

Nel **2018** sono stati **10 i morti** (dato non definitivo): 7 in servizio (6 Carabinieri e un agente della Polizia Locale) e 3 in itinere.

Nei primi giorni di questo drammatico 2019 la sola Polizia Stradale ha visto le sue pattuglie coinvolte in quattro incidenti gravi.

Due i poliziotti morti (gli Assistenti capo Angelo Gabriele Spadaro e Fabio Baratella) e alcuni feriti. Tre volte la pattuglia è stata travolta durante i rilievi di un sinistro o viabilità, più uno schianto, quello di Livorno.

Lo sappiamo la Stradale ha sempre pagato un **prezzo enorme di vite** a causa di incidenti stradali.

Da quando è stata fondata l'ASAPS, nel 1991, sono circa 50 gli agenti morti in sinistri della strada.

Si è intervenuti sui protocolli operativi, si sono finalmente dotati di pettorine



retroreflettenti gli agenti. Ma non basta, **qualcosa non funziona**. Troppe le vittime, è necessario capire bene cosa sta accadendo. È possibile che con le tecnologie di oggi si continui a morire come ieri?

Per esempio, ci si dovrà interrogare se le pattuglie in autostrada sono adeguatamente protette durante gli interventi e i rilievi di incidenti, in quanto tempo arrivano sul posto le **squadre manutenzione** e da quanto personale sono composte?

Ci risulta che spesso siano formate da un solo operatore. Come rendersi ancora più visibili? Sulle auto di servizio vengono usate le **cinture di sicurezza**? Che corsi vengono previsti per la guida sicura in emergenza? Chi li frequenta?

Non si muore, invece, quasi più in moto durante il servizio? Certo perché quasi nessuno va più in moto. Che **formazione** prevede oggi il Caps per ottenere la

Specialità? Quanto durano i corsi?

Il nostro, negli anni '70 durava un anno, solo per appiccicarsi lo scudetto nella manica! Chi sono gli istruttori oggi? Quasi tutti esterni come se fossimo ormai una sorta di catering della formazione.

Il forte connotato formativo della Polizia Stradale, un vero e ineguagliabile imprinting della **Specialità**, che fine ha fatto?

Devo continuare? Non c'è bisogno di studi approfonditi, è tutto fin troppo chiaro! Quando gli agenti della Stradale per ottenere una patente per la moto devono frequentare corsi presso le questure di che cosa vogliamo parlare? Così non va per niente bene.

Intanto, ci stringiamo nel dolore delle famiglie dei **caduti in servizio** e al dolore dei tanti colleghi delle forze di polizia che si interrogano e che attendono risposte.

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

Sì all'elettrico, ma con meno auto

Sicurezza stradale per una migliore qualità di vita

a cura di Silvia Gironi

La fascinazione da automobile sugli umani dura da oltre 100 anni. L'automobile, **status symbol** o, più semplicemente, oggetto del desiderio, un giocattolo prezioso per adulti, ha conquistato le nostre esigenze, diventando quasi un prolungamento del nostro corpo; è vissuta come **spazio sicuro**, assolutamente inviolabile, a volte rifugio, altre trampolino per l'avventura e quant'altro.

Nell'eurozona si contano **5 veicoli ogni 10 persone** mentre, negli USA, in Australia e in Nuova Zelanda la proporzione è ancora più elevata. Stiamo tuttavia assistendo ad un progressivo cambio di prospettiva, che va di pari passo con la rinnovata **coscienza "ecologica"**, e con la crescente consapevolezza dei costi, importanti, legati al possesso delle automobili.

Sempre più case automobilistiche stanno preparandosi ad un "futuro elettrico". Tuttavia, l'avvento della **mobilità elettrica**, e della guida autonoma, da solo non sarà sufficiente a risolvere le problematiche del traffico (ingorghi, incidenti stradali).

Ancora, riguardo al trasporto pubblico, attualmente utilizzato soltanto dalla metà degli utenti delle strade cittadine, la strada maestra da imboccare sembra ragionevolmente essere l'utilizzo di **energia pulita** (elettricità prodotta da fonti rinnovabili), unitamente ad un potenziamento delle infrastrutture dedicate. Ma non solo: contestualmente



si deve procedere alla costruzione di **piste ciclabili**, di strade che favoriscano ed incoraggino l'utilizzo di biciclette, scooter elettrici e cargo bikes, dando vita, così, ad un trasporto pubblico a tutto tondo, fruibile con facilità da chiunque.

Il sistema di trasporto globale incentrato sull'automobile è estremamente dispendioso. Nel 2016 sono stati prodotti **72 milioni di nuove auto** (che, peraltro, sappiamo restano, in gran parte, inattive per il 95% dell'arco temporale, e rubano spazio ai territori, necessitando di parcheggi sempre più vasti), il cui costo ambientale è elevatissimo in termini di utilizzo di materie prime come l'acciaio, l'alluminio, il rame, il vetro, la gomma e non solo.

Ci confortano i dati che giungono da

città di Paesi che hanno cominciato a cambiare la loro visione e già hanno intrapreso passi che modificano schemi di comportamento ormai radicati: Copenaghen, ad esempio, da sempre famosa per l'**utilizzo di massa** delle biciclette, vanta la bella percentuale del 62% di persone che privilegiano questo mezzo per i propri spostamenti; Lione, negli ultimi dieci anni, ha diminuito del 20% il numero di automobili che accedono in città, e registra una marcata crescita di stazioni di **noleggio** di biciclette; Londra sta incrementando la rete di superstrade ciclabili, e l'utilizzo dell'auto è diminuito di un quarto rispetto al 1990.

Dobbiamo chiederci con grande onestà se abbiamo veramente bisogno di così tante automobili.

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





Eleonora Evi
Eurodeputato EFDD

Appalti verdi: buone notizie per l'aria delle nostre città

Dal 2025 il 50% degli autobus sarà elettrico

La promozione dei veicoli puliti attraverso gli appalti pubblici fino ad oggi non ha portato i frutti sperati. A causa di regole troppo farraginose, la produzione di **veicoli puliti** in Europa non è stata stimolata dal lato della domanda.

L'accordo che il Parlamento e il Consiglio hanno raggiunto lo scorso 11 febbraio per modificare la direttiva 2009/33/CE (la cosiddetta "Clean Vehicle Directive") contribuirà a cambiare la situazione odierna.

I co-legislatori hanno infatti lavorato sulla proposta della **Commissione UE** per introdurre regole di più semplice applicazione rispetto al passato per le autorità locali, regionali e nazionali negli Stati membri impegnate nell'acquisto di veicoli puliti e si sono accordati, in particolare, per fissare **obiettivi di acquisto vincolanti**, che dovranno essere raggiunti entro il 2025 e il 2030. Questi obiettivi riguardano i veicoli **leggeri e** i veicoli **pesanti** e sono fissati per ciascun paese dell'Unione in base alla popolazione e al PIL.

L'Italia dovrà dotarsi del 38,5% di veicoli leggeri puliti nel 2025 e nel 2030. Nel primo periodo (tra l'entrata in vigore della direttiva modificata e il 2025) saranno considerati come veicoli leggeri puliti le auto e i furgoni con emissioni di CO₂ tra 0 e 50 gm/Km e con emissioni di inquinanti atmosferici per l'80% al di sotto delle soglie stabilite in condizioni reali di guida (test RDE).

Invece nel secondo periodo, vale a dire tra il 2026 e il 2030, per realizzare gli obiettivi di acquisti varranno solamente le auto e i furgoni a **zero emissioni**. Per quanto riguarda i veicoli pesanti, invece, il nostro paese dovrà dotarsi sia di **camion** sia di **autobus** puliti.

Per quanto riguarda i camion, quelli puliti dovranno rappresentare rispettivamente



il 10% e il 15% di quelli acquistati dalla pubblica amministrazione nel 2025 e nel 2030. Gli autobus puliti, invece, dovranno essere il 45% nel 2025 e il 65% nel 2030. Purtroppo sugli autobus puliti l'accordo ha diminuito il livello di ambizione complessivo della proposta iniziale.

Tuttavia, l'inclusione di un chiaro sotto-obiettivo per l'acquisto di **autobus urbani** a zero emissioni, che dovranno essere almeno la metà di tutti gli autobus puliti acquistati nel 2025 e nel 2030 è sicuramente un segnale importantissimo per il mercato, perché dà una direzione ben precisa agli operatori che dovrebbero contribuire allo sviluppo degli autobus elettrici, in Europa e in Italia, dove auspichiamo possano sempre di più diminuire le importazioni di autobus ibridi ed elettrici made in China, anche grazie alle numerose iniziative su cui sta lavorando il Governo del Cambiamento, come il rilancio di **Industria Italiana Autobus** e i nuovi piani per il clima e l'energia, da un lato, e per la mobilità sostenibile, dall'altro.

Per il Movimento 5 Stelle, inoltre, questo sotto-obiettivo rappresenta una

buonissima notizia sul versante della **lotta all'inquinamento atmosferico**, soprattutto per le zone per la qualità dell'aria investite dalle procedure di infrazione sul PM₁₀ e l'NO₂.

Bene anche che la nuova *Clean Vehicle Directive* escluderà dalla definizione di veicolo pesante "pulito" quelli alimentati dall'olio di palma e da altri biocarburanti insostenibili (perché ottenuti da colture "ad alto rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei suoli").

Infine, un nostro avviso, un elemento dell'accordo finale che ha migliorato notevolmente il testo votato dalla plenaria lo scorso novembre è stata l'introduzione di norme chiare per incentivare il **retrofitting**.

Infatti, la nuova direttiva prevede che anche i veicoli adeguati allo standard di veicolo pulito e/o "a zero emissioni", se acquistati dalla PA, potranno essere conteggiati per il raggiungimento degli obiettivi fissati dalla direttiva.

E questa è sicuramente una buona notizia per le tante piccole e medie imprese italiane che lavorano nell'ambito dell'**elettrificazione dei trasporti**.

LA TIPOGRAFIA DELLE AZIENDE E DEI PROFESSIONISTI



creo, stampo, distribuisco



TIPO LITO EUROPA

Grafica • Stampa • Editoria • Packaging



CONSEGNE A **DOMICILIO**
IN TUTTA ITALIA

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

Self driving: a rischio la privacy del conducente

È necessaria una normativa chiara

I veicoli autonomi, oramai, sono pura realtà: non si tratta più di interrogarsi sulle possibilità di costruire mezzi tali, ma, semplicemente, di capire quando inizieranno a circolare per le nostre strade.

I primi prototipi di **self-driving vehicle** risalgono addirittura al 1925 quando un'azienda americana fabbricò un veicolo radio controllato che fece un giro di prova nella città di New York e l'anno successivo analogo esperimento fu tentato a Milwaukee.

Entro il 2030, si stima, autoveicoli automatizzati di **livello 5** (il massimo della classificazione del SAE), ovvero veicoli in grado di circolare in qualsiasi tipo di strada, in qualunque condizione meteorologica e in cui i passeggeri a bordo possono disinteressarsi completamente della guida durante il percorso, saranno realtà.

Per rimanere al passo con i tempi anche il nostro Paese, con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture del 28/02/18, si è aperto alla **digital transformation** della rete stradale e alla sperimentazione di veicoli autonomi.

Lo scopo del provvedimento è quello di **modernizzare la rete stradale** italiana, diffondendo l'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti, attraverso la realizzazione delle Smart Road (ovvero di quelle "infrastrutture stradali per le quali è compiuto un processo di trasformazione digitale orientato ad introdurre piattaforme di osservazione e monitoraggio del traffico, modelli di **elaborazione dei dati** e delle informazioni, servizi avanzati ai gestori delle infrastrutture, alla pubblica amministrazione e agli utenti della strada") e l'introduzione delle self driving car.

"Un veicolo a guida autonoma prende continuamente, e in modo automatico, decisioni in merito al proprio comportamento e, pertanto, è necessario che le macchine catturino ogni minimo dettaglio: pedoni, ciclisti, camion, animali e, in generale, ogni minimo ostacolo circostante, sia fermo che in movimento, è fondamentale per determinare se

frenare, svoltare, rallentare, accelerare o proseguire. Detti veicoli, quindi, vedono l'ambiente che li circonda grazie a **radar, lidar, GPS, sensori** e camere di bordo che interagiscono col software dedicato, il quale prenderà la decisione migliore senza che l'uomo possa intervenire in merito.

Da questo scaturisce una serie di conseguenze e riflessioni", spiega l'avvocato Marco Martorana, fondatore dell'omonimo studio legale con sede a Lucca, operativo da oltre 15 anni nel settore della protezione dei dati personali, delle nuove tecnologie e nel diritto dei trasporti. Attraverso questi sensori e meccanismi esterni all'abitacolo, il veicolo dialoga con l'infrastruttura stradale (**smart road**) diventando anche un utile strumento di informazioni in punto di traffico e sicurezza.

Le prime considerazioni riguardano i benefici che la guida autonoma apporterà, in primis una **maggiore sicurezza** negli spostamenti, con conseguente riduzione degli incidenti, considerato che il sistema di guida non è soggetto a stanchezza o distrazioni ed è meno soggetto ai rischi legati alle condizioni ambientali (scarsa luce, nebbia, pioggia); la possibilità di muoversi più facilmente per anziani e disabili; la **riduzione dello stress** del guidatore (se su strada si trovasse solo auto a guida autonoma, utilizzare un'auto intelligente per i propri spostamenti ridurrebbe di molto lo stress provato alla guida, garantendo un traffico più fluido e scorrevole).

Naturalmente ci troveremo di fronte anche ad una **serie di svantaggi**, anche di natura etica, a partire dalla riduzione dei posti di lavoro (le auto senza pilota saranno le principali concorrenti di tassisti e autotrasportatori), fino alla possibilità che i software che governano le auto possano essere affetti da errori.

Come ogni dispositivo elettronico connesso ad una rete, inoltre, anche la vettura a guida autonoma è **attaccabile da hacker**. Eventuali terzi male intenzionati potrebbero impossessarsi del veicolo o alterare le normali funzioni di guida, modificando la temperatura

all'interno dell'abitacolo o governando freno ed acceleratore.

"Esiste poi un problema legato alla protezione dei dati personali dei conducenti, dei trasportati e dei terzi", continua Martorana. "Questi veicoli registrano, trattano e conservano numerosi **dati personali**: si pensi alle telecamere esterne ed interne, ad eventuali meccanismi di riconoscimento vocale o biometrico, alla posizione del sedile, alla destinazione, al percorso effettuato, all'esistenza di un tragitto preferito e via dicendo. Tutti dati che potrebbero essere utilizzati per attività di marketing o, comunque, illecitamente acquisiti da terzi per altri fini".

Non pochi disagi nascono, inoltre, dall'attribuzione della responsabilità in caso di incidente o eventuale infrazione, ad esempio, per eccesso di velocità.

Dal punto di vista della imputazione della responsabilità in caso di incidente o infrazione, tuttavia, il Decreto non apporta alcuna novità, prevedendo dunque una **responsabilità di tipo soggettivo** in capo al proprietario ed al conducente.

La predisposizione di una normativa ad hoc sembra ancora lontana, ma "È evidente che il sistema di attribuzione di responsabilità dovrà necessariamente cambiare, al passo con il processo di digital transformation della **rete infrastrutturale**, ed adattarsi ai veicoli a guida autonoma", aggiunge Martorana. Ma chi sarebbe responsabile in caso di guida semi o completamente autonoma? "Nel primo caso il conducente mantiene la responsabilità, mantenendo, comunque, il pieno controllo sull'auto. Nel secondo caso, la responsabilità non dipende dal comportamento del conducente e, di conseguenza, dovrebbe essere attribuita al produttore. Una **responsabilità**, dunque, **di tipo oggettivo** atteso che se il veicolo a guida autonoma ha causato un danno esso è dovuto all'esistenza di un difetto in capo al prodotto", specifica ancora Martorana.

Sarebbe auspicabile l'adozione di una normativa chiara e condivisa a livello Europeo.

Diesel di ultima generazione per la lotta contro le emissioni

Il calo delle vendite di diesel ha fatto aumentare la CO2

Oggi un'auto diesel "Euro 6" emette il 95% in meno di NOx rispetto a una "Euro 0" e il 96% in meno di PM rispetto a un veicolo "Euro 1". Stessi progressi sono stati compiuti nel **trasporto pesante**, dove un motore "Euro VI" presenta emissioni 8 volte inferiori rispetto a uno omologato "Euro III".

Nei primi due mesi del 2019, a un calo della quota di vetture diesel immatricolate, è corrisposto un **aumento complessivo della CO2** media delle nuove auto vendute.

Dati alla mano, oggi l'utilizzo del diesel di ultima generazione è fondamentale per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO2 previsti per il 2030, in modo socialmente ed economicamente sostenibile. Sono queste le principali conclusioni dello studio di Unione Petrolifera **"Lotta alle emissioni: diesel da assolvere"**, illustrato oggi a Milano nel corso dell'evento promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora.

Il report intende, dati alla mano, fare chiarezza sul tema motorizzazioni ed emissioni climalteranti e inquinanti, e sfatare demagogie e pregiudizi nei confronti del diesel, sempre più spesso additato come la principale fonte dell'inquinamento urbano e delle emissioni climalteranti (GHG) con argomentazioni spesso non corrette che influenzano il dibattito pubblico e, in diversi casi, le scelte politiche in materia di **mobilità** che tendono ad allontanare il raggiungimento degli obiettivi ambientali.

Il **parco auto italiano** è tra i più vetusti a livello europeo e ciò incide fortemente sui livelli emissivi: oltre la metà del circolante ha un'età superiore ai 10 anni, rispetto al 36-39% di Paesi come Francia, Germania o Regno Unito.

Eliminare le alimentazioni diesel serve a migliorare la qualità dell'aria? A questa domanda l'analisi fornisce una risposta duplice: sì, per quanto

riguarda le vecchie alimentazioni; no, per quelle di nuova generazione. Queste ultime (diesel Euro 6D) sono in grado di rispettare ampiamente i sempre più stringenti limiti sugli NOx. I risultati di prove condotte a febbraio 2019 mostrano per alcuni modelli addirittura **zero emissioni** di NOx. Lo stesso si può dire per il particolato allo scarico i cui valori sono trascurabili e di molte volte inferiori a quelli non allo scarico (le cosiddette "emissioni non esauste") che saranno prevalenti e valgono per tutte le alimentazioni.

L'**evoluzione tecnologica** dei motori diesel Euro 6 consente di ridurre le emissioni di PM2,5 a valori trascurabili. Un'auto Euro 6 produce 100 grammi di PM ogni circa 20.000 km, quanto un impianto a biomassa (pellet) di nuova generazione emette in solo 32 ore.

Stessi progressi sono stati compiuti nel trasporto pesante dove un camion "Euro VI" ha emissioni 8 volte inferiori rispetto a un "Euro III". Negli ultimi 25 anni si è registrata, in questo campo, una drastica riduzione delle emissioni inquinanti con un abbattimento del 95% per gli NOx e del 97% per i PM.

L'eliminazione delle alimentazioni diesel aiuta a ridurre le **emissioni di CO2**?

La risposta fornita da UP è categorica: no. Grazie alla loro efficienza, i motori diesel presentano emissioni di CO2 più contenute di un motore a benzina. A testimonianza di questa efficienza, nei primi due mesi del 2019, a un calo della quota di auto diesel immatricolate (passate dal 55,8% al 43,2% del totale) è corrisposto un aumento della CO2 media (da 112,8 a 121,5 g/km) delle nuove auto immatricolate.

L'utilizzo del diesel, che peraltro vede l'industria italiana da sempre all'avanguardia, è fondamentale per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO2 previsti per il 2030. Con il solo ricambio del parco auto con **modelli più efficienti**, senza escludere alcuna alimentazione, si otterrebbe infatti una riduzione della CO2 del 37%, oltre gli impegni assunti in sede europea.

Per misurare correttamente il reale



impatto sull'ambiente, occorre valutare l'incidenza complessiva del binomio "veicolo-vettore energetico" considerando l'intero ciclo di vita (LCA). Su queste basi, si può affermare che non esistono auto a "zero emissioni".

Per ridurre realmente l'impatto ambientale del settore trasporti, l'unico strumento efficace è favorire il **ricambio del parco auto** con i modelli più recenti. Processo che oggi è rallentato da provvedimenti poco efficaci, come il bonus-malus che non tiene conto dell'impatto del binomio "veicolo-vettore energetico" nell'intero ciclo di vita, o da divieti e limitazioni alle auto "Euro 6D", assolutamente ingiustificati da un punto di vista tecnico. Provvedimenti che ingenerano confusione nei consumatori e bloccano la sostituzione dei **modelli vecchi** con veicoli nuovi a bassissimo impatto ambientale.

Oggi abbiamo a disposizione soluzioni tecnologiche in grado di rispettare gli obiettivi di riduzione di CO2 nel breve-medio termine e si stanno già studiando e sviluppando combustibili liquidi innovativi per andare verso la decarbonizzazione al 2050. L'industria petrolifera sta investendo significativamente in ricerca e sviluppo, con l'obiettivo di tagliare al 2050 dell'80-90% le emissioni climalteranti (GHG) rispetto al 2015.

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 PASQUALE PERONACE, AUTOTRASPORTATORE DI ASTI "SIAMO IN EUROPA, MA NON ESISTONO LEGGI UGUALI PER TUTTI"

Mi chiamo Pasquale Peronace e sono un autotrasportatore e **padroncino di Asti**.

Attualmente lavoro per lo più su Bologna, ma negli anni passati ho avuto diverse **esperienze all'estero** e, vista la situazione attuale in Italia, sto pensando di tornare a lavorare oltralpe.

Nel Bel Paese i problemi del nostro settore sono davvero molti: ci sono tante piccole questioni che, se sommate, vengono a creare un ambiente di lavoro difficile e malsano.

Faccio un esempio: sulle **autostrade** francesi ci sono autogrill e **parcheggi** a intervalli regolari, che consentono a noi camionisti di trovare facilmente un posto per la notte. In Italia, al contrario, gli spazi riservati ai tir sono sempre meno. Spesso diventa quasi impossibile trovare un parcheggio dopo le 5 del pomeriggio, per non parlare del rapporto qualità/prezzo del cibo offerto ai bar.

I **pedaggi**, ormai, sono cari dappertutto, però per lo meno all'estero vengono offerti i servizi. Da noi, mancano anche le **infrastrutture**, come l'Asti-Cuneo,



l'interminabile autostrada. Quando ci sono, invece, i prezzi sono proibitivi.

Se poi parliamo di **tempi d'attesa** per il **carico/scarico**, anche qui il nostro sistema non funziona. Ci chiamano in azienda quando il carico non è ancora pronto, si passano ore ad aspettare e guai a chiedere il pagamento del tempo perso.

All'estero, invece, le aziende ti chiamano quando il carico è pronto e, nel caso tu debba aspettare, le soste vengono pagate.

Non parliamo poi del costo del **gasolio** che, in Italia, sta diventando sempre più insostenibile. In più, si tratta di un costo vivo che le aziende di autotrasporti devono affrontare nell'immediato, mentre, troppo spesso, i **pagamenti** dei committenti hanno tempi biblici, anche a 150-160 giorni. Dovrebbe esserci una regolamentazione in merito, con pagamenti posticipati al massimo di 30-60 giorni.

A questo aggiungiamo l'atteggiamento delle **banche** che, in Italia, non vogliono correre rischi. Ad esempio, in caso di **anticipo su fatture**, se l'azienda non mi paga, la banca si rifà su di me. All'estero,

invece, è l'istituto di credito che si rivolge all'azienda debitrice per chiedere il saldo. È chiaro che la richiesta di pagamento da parte di una banca sia decisamente più convincente di quella mossa da un piccolo imprenditore come me.

Non parliamo poi dell'**accesso al credito** in caso di acquisto di automezzi. I tempi per ottenere finanziamenti sono troppo lunghi e i risultati incerti. In caso di contributi pubblici, invece, la burocrazia è un ostacolo insormontabile.

Siamo nell'**Unione Europea**, ma ognuno lavora con le sue regole. C'è troppa disparità. Negli altri Paesi il lavoro del camionista è classificato come **usurante**, in Italia no. In Europa le licenze sono a 400, da noi a 440.

Nel 2016, quando ho iniziato l'attività, mi hanno consigliato di aprire in **Romania**: le tasse sono di tre volte inferiori alle nostre, così come i costi di assicurazione, gasolio, dei dipendenti, etc.

Sono italiano e ho deciso di aprire la mia azienda in Italia. Sono contento della mia scelta, però è necessario migliorare la situazione lavorativa di noi autotrasportatori.

Quali sono i problemi
maggiori che incontrate
quotidianamente?

Avete proposte al riguardo?

Vorreste raccontare la
vostra esperienza?

Contattate Assotrasporti:

Tel 348 8827231

Email info@assotrasporti.eu

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italia-



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

USCIAMO DAGLI SCHE-



UNIAMO LE FORZE



BLOCCHIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SEN-



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



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



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



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

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.eu



info@assotrasporti.

+39 348 8827231

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. 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.

ORARIO DI LAVORO - CCNL ASSOTRASPORTI PERSONALE VIAGGIANTE IMPIEGATO IN MANSIONI DISCONTINUE

Nel contratto Assotrasporti, all'art. 24, è contenuta la disciplina dell'orario di lavoro e delle modalità di prestazione del personale viaggiante impiegato in mansioni discontinue.

Il limite di orario di lavoro è di 48 ore settimanali per il **personale viaggiante** inquadrato nel livello 3° super, il cui tempo di lavoro effettivo non coincide con i tempi di presenza a disposizione in ragione di oggettivi vincoli di organizzazione derivanti dalla tipologia

dei trasporti, in genere di carattere extraurbano, che comportino assenze giornaliere continuate per le quali spetti l'indennità di trasferta di cui all'art. 6 della sezione prima della parte speciale, per i quali vengono utilizzati automezzi che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti UE nn. 3821/85 e 561/2006 e la cui attività rientri in quella definita qui di seguito. Il limite massimo di prestazione per gli autisti di cui all'art. 24 è di 250 ore mensili.

Ai lavoratori che esercitano l'attività nelle condizioni suddette e per tale motivo considerati discontinui, si applicano i criteri di retribuzione del periodo di **impegno lavorativo** determinati secondo i seguenti parametri:

- a) Periodi di guida;
- b) Tempo occorrente per la collaborazione alle operazioni di carico e scarico delle merci, a norma dell'art. 28, comma 1 CCNL;
- c) Tempo occorrente per la manutenzione ordinaria e straordinaria, a norma dell'art. 30 CCNL;
- d) Attività amministrative derivanti dalle mansioni di conducente;
- e) Tempo occorrente per le operazioni di rifornimento, di pulizia, verifica dell'efficienza del veicolo, accertamenti della sicurezza del carico;
- f) Tempi di attesa, funzionalmente necessari per l'esecuzione del servizio.

L'**attività del conducente**, in quanto non trasferta, si esercita in partenza dal luogo fisso nel quale è situata l'abituale sede di lavoro, per rientrare nello stesso luogo, fermo restando che tale attività è quella definita in modo positivo nel paragrafo precedente.

Tutte le ore prestate oltre il limite di cui al comma 1 dell'art. 24 saranno retribuite con le maggiorazioni per lavoro straordinario.



Una nota a verbale nell'articolo in commento stabilisce, peraltro, che quanto concordato in tema di orario di lavoro per mansioni discontinue non comporta conseguenza alcuna su eventuali accordi già intervenuti a livello aziendale fra le parti, relativi alla forfettizzazione delle **prestazioni straordinarie**, fino a nuova intesa, né può determinare in alcun caso peggioramenti del trattamento economico preesistente, a parità di condizioni.

Quanto al trattamento di trasferta, la disciplina generale è contenuta nell'art. 33, secondo cui (comma 1) al lavoratore inviato in trasferta per motivi di servizio l'impresa o la cooperativa corrisponderà un rimborso spese relative al viaggio, al vitto e all'alloggio.

I relativi importi massimi sono determinati in sede di trattativa aziendale di 2° livello, tenendo presente l'utilizzazione di normali mezzi di trasporto e di alberghi, pensioni e hotel di categoria non inferiore a "2 stelle".

Ai lavoratori cui è applicato l'orario di



lavoro del personale viaggiante viene corrisposta anche un'**indennità di diaria** per un importo giornaliero pari a:

- € 16,00, nel caso che la trasferta avvenga in territorio nazionale;
- € 30,00, nel caso che la trasferta avvenga in un paese UE;
- € 40,00, nel caso che la trasferta avvenga in un paese estero extra UE.

Ai lavoratori cui è applicato l'orario di lavoro del **personale non viaggiante**

viene corrisposta anche un'indennità di diaria per un importo giornaliero pari a:

- € 10,00, nel caso che la trasferta avvenga nel comune della normale sede lavorativa, entro il territorio nazionale;
- € 20,00, nel caso che la trasferta avvenga in un paese UE;
- € 30,00, nel caso che la trasferta avvenga in un paese estero extra UE.

SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



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

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

Via Fiume 34, 18038 SANREMO (IM)

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

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



SIMONE COGNO

LEGALE

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

IL "MOBBING"

IL C.C.N.L. Trasporti dedica un articolo al mobbing nel CAPITOLO V relativo alle modalità di svolgimento del rapporto di lavoro. Il breve testo contrattuale si limita a stabilire un impegno del datore di lavoro a evitare ogni forma di **violenza "psicologica e morale"** sui lavoratori.

Nel panorama dei C.C.N.L., laddove si specifichi il tema, si ricorre a enunciazioni di principio in quanto si tratta di un fenomeno che, seppur presente da sempre nei luoghi di lavoro, non è mai stato definito nel merito dalla contrattazione collettiva, lasciando al giudice del lavoro la determinazione del fenomeno in termini disciplinari.

Anche un settore lavorativo diverso dalla fabbrica o dagli uffici tradizionali quale quello dei trasporti, contraddistinto dalla quasi totalità della componente maschile e dalla prevalenza del personale viaggiante, non può dirsi immune dal fenomeno, le cui conseguenze ricadono sul datore di lavoro non solo per quanto riguarda gli aspetti economici dovuti ai **risarcimenti** per le condotte poste in essere a danno del lavoratore, ma può sfociare in **condanne penali** nei confronti del legale rappresentante, dei quadri intermedi e finanche degli stessi colleghi di pari grado.

Per inquadrare il contesto occorre fare una breve cronistoria, attraverso la nascita e il significato del mobbing, il cui termine (dall'inglese to mob: "assalire") definisce in senso generico tutte le **persecuzioni morali** subite dal lavoratore sul posto di lavoro.

Torino ha l'onore di avere dato origine a questa tipologia di conflitti di lavoro, in quanto la prima sentenza di condanna di un'azienda nei confronti di un dipendente sottoposto a vessazioni è stata pronunciata dal Tribunale di Torino nel 1999.

Da allora la normativa è in costante evoluzione sulla base delle sentenze nel

frattempo intervenute, le quali hanno anche definito diverse fattispecie di comportamenti mobbizzanti a variazione del tema principale.

Le tutele del lavoratore contro questo tipo di condotte emanano dal disposto dell'art. 2087 del codice civile, laddove viene sancito che, in funzione degli obblighi che scaturiscono dal contratto, il datore di lavoro è tenuto a proteggere l'**integrità fisica e psichica** del lavoratore dipendente, adottando tutte le misure che possano rivelarsi idonee a tale scopo.

La giurisprudenza ha però posto alcune condizioni per identificare chiaramente il reato, e cioè la ripetitività e la sistematicità dei comportamenti "mobbizzanti" in un arco temporale circoscritto e la volontarietà degli effetti lesivi dell'integrità psico-fisica del lavoratore.

Occorre ovviamente un riscontro sul piano medico-legale con l'esatta individuazione di uno stato di disagio psicologico e l'insorgere di malattie psicosomatiche con la conseguenza della perdita, da parte della vittima, della capacità lavorativa e della fiducia in se stesso, fino a sfociare nell'abbandono del posto di lavoro o, in casi fortunatamente rari, in un crescendo di danni alla salute fino alle estreme conseguenze.

Nel corso degli anni si sono maggiormente definiti i comportamenti; si parla infatti di "bossing" quando il **comportamento vessatorio** è messo in pratica in prima persona dal datore di lavoro o "mobbing verticale" quando l'opera è svolta dai dirigenti preposti o da altri dipendenti di pari grado della vittima su istigazione dei dirigenti stessi.

In pratica perché si configuri il mobbing occorre identificare una serie prolungata di atti con le caratteristiche di **persecuzione e discriminazione** e

non di semplici conflitti interpersonali originanti da rivalità o antipatie reciproche, che sappiamo essere frequenti sui posti di lavoro.

In questo contesto si è fatto avanti in forza di sentenze della Corte di Cassazione lo "**straining**", termine anche qui mutuato dalla lingua inglese che può essere tradotto come: "tendere"; "mettere sotto pressione".

Anche nello straining occorre individuare una condizione di **disagio della vittima** sul posto di lavoro generata da una forma di pressione superiore a quella normalmente riscontrabile rispetto alla mansione svolta, o comunque, superiore a quella a cui sono sottoposti i colleghi impiegati nella stessa mansione o nella stessa qualifica.

Nello straining, a differenza del mobbing non è richiesta la presenza di più atti ostili portati avanti con sistematicità e frequenza, ma è sufficiente anche una singola azione che abbia effetti prolungati nel tempo, come ad esempio, un **demansionamento**, la marginalizzazione o lo svuotamento della mansione.

Per dirla con i termini usati dalla Suprema Corte: "una situazione lavorativa di **stress forzato** in cui la vittima subisce azioni ostili limitate nel numero o distanziate nel tempo ma tale da provocare una modificazione in negativo, costante e permanente, della condizione lavorativa."





CRESO SCAPOLAN

ADR

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

TRASPORTO ISOTERMICO

Le merci classificate come pericolose dal trattato ADR vengono trasportate con veicoli muniti di cassone o di cisterna.

Tuttavia, materie appartenenti alla **classe 4.2**, soggette ad accensione spontanea, devono essere trasportate con veicoli isotermitici o refrigerati per il controllo e il mantenimento della temperatura.

Il mezzo di **trasporto isotermitico** è dotato di carrozzeria con pareti isolanti, incluse le porte, il pavimento ed il tetto, che consentono di limitare lo scambio di calore fra la superficie interna ed esterna della carrozzeria, in modo tale che, in base al coefficiente globale di trasmissione termica (coefficiente K), il mezzo di trasporto possa essere incluso in una delle seguenti due categorie:

- IN = Mezzo di trasporto isotermitico normale;
- IR= Mezzo di trasporto isotermitico rinforzato, con le pareti aventi almeno 45 mm di spessore per mezzi di trasporto di larghezza superiore a 2,50 m.

Che cos'è il Coefficiente K?

Il coefficiente globale di **trasmissione termica**, che caratterizza l'isotermitia di un mezzo di trasporto ed è definito dalla seguente formula: $K = W$, dove W è la potenza di riscaldamento o di raffreddamento, secondo il caso, necessaria per mantenere la determinazione di entrambe le superfici. Si ottiene tenendo conto della particolarità della struttura della carrozzeria e delle irregolarità della superficie, come curvature e incavi per le ruote.

Queste particolarità od irregolarità devono essere annotate negli appropriati capoversi del **verbale di prova**; tuttavia, se la carrozzeria ha un rivestimento del tipo lamiera ondulata,



la superficie da considerare è la superficie piana di questo rivestimento e non la superficie sviluppata.

Il mezzo di **trasporto refrigerante** è un mezzo di trasporto isotermitico che con l'ausilio di una sorgente di freddo, come un motore e un compressore autonomo, consente di abbassare e di mantenere la temperatura all'interno del frigo.

Il mezzo di trasporto può essere provvisto di uno o più scompartimenti, **recipienti o serbatoi** per poter caricare della merce con differenti valori di temperatura.

Per avere il massimo di prestazione, l'accordo internazionale comunemente chiamato ATP ha così diviso in tre classi:

- **Classe A**, mezzo di trasporto frigorifero, munito di un dispositivo di raffreddamento tale che può essere scelta tra +12°C e 0°C incluso.
- **Classe B**, mezzo di trasporto frigorifero, munito di un dispositivo di raffreddamento tale che può essere scelta tra +12°C e -10°C incluso.
- **Classe C**, mezzo di trasporto frigorifero, munito di un dispositivo di raffreddamento tale che può essere scelta tra +12°C e -20°C

incluso.

Le celle di questi veicoli hanno una loro scadenza, che così si riassume, dopo i primi 6 anni, e a seguire dopo i 3 anni.

Mentre per il motore e il loro compressore le scadenze sono indicate sui tagliandi motore e determinate dalle ore di lavoro, questi frigo devono comunque avere tutte le **pannellature** previste dall'**ADR** e gli stessi equipaggiamenti.

Anche le cisterne per il trasporto di alcuni **gas della classe 2**, dove i gas contenuti devono avere il controllo della temperatura, hanno le stesse caratteristiche dei frigo, ovvero possono essere di categoria FRC fino alla temperatura di -20.

Il trasporto di rifiuti o sottoprodotti di origine animale, deve essere effettuato con veicoli a temperatura controllata e a **tenuta stagna** per evitare la progressione di decomposizione con la conseguente produzione di gas e liquidi.

È luogo comune che i veicoli coibentati trasportino generalmente derrate alimentari mentre, come abbiamo visto, possono essere anche utilizzati per garantire il trasporto in sicurezza di alcune merci pericolose.

Focus: qui Toscana



E45 - Viadotto Puleto

Arrivano gli aiuti per le aziende toscane

Dopo la chiusura totale dello scorso **16 gennaio 2019** del viadotto Puleto sulla E45, si è aperto uno spiraglio per i mezzi leggeri fino alle 3,5 tonnellate. Tuttavia, permane il divieto per i mezzi pesanti che penalizza le aziende locali.

Al termine di una prima fase di lavori, il 13 febbraio 2019 la circolazione sul viadotto Puleto è stata **riaperta ai veicoli leggeri** fino alle 3,5 tonnellate di massa a pieno carico, su una sola corsia per senso di marcia.

Tutto fermo per i mezzi pesanti che, per tornare a utilizzare il viadotto, devono attendere il via libera della magistratura. A febbraio si "pensava ad una riapertura in 30 giorni", termine non rispettato.

Per questo, gli autotrasportatori hanno organizzato un **corteo di camion lumaca** sabato 23 marzo 2019.

Ormai, dopo quasi 3 mesi di chiusura ai mezzi pesanti, le conseguenze iniziano a



pesare anche sulle aziende umbre.

Per sostenere le attività economiche che hanno accusato perdite per via della chiusura del tratto autostradale della E45 in corrispondenza del viadotto Puleto, la Regione Toscana ha stanziato un **contributo straordinario** che verrà erogato alle aziende che

rispettano i requisiti di uno dei due bandi recentemente pubblicati.

Per beneficiare del contributo, l'azienda deve avere sede legale od operativa in uno dei seguenti comuni: Anghiari, Badia Tedalda, Caprese Michelangelo, Monterchi, Pieve Santo Stefano, Sansepolcro, Sestino e Chiusi della Verna.

In questo caso, riceverà **300€ una tantum** per ciascun veicolo adibito al trasporto di cose.

Inoltre, l'attività non deve risultare in stato di fallimento, liquidazione, concordato preventivo o cessata. Dovrà essere in regola con la normativa antimafia e possedere un Documento unico di regolarità contributiva

(DURC).

Ultimo requisito: non avere ricevuto contributi per un totale di 200 mila euro negli ultimi 3 anni ed essere in regola con il pagamento della tassa di circolazione.

Termine di presentazione della domanda il **31 luglio 2019**.

Inoltre, possono presentare domanda le attività economiche e produttive locali, con sede operativa e accesso diretto sulla viabilità E45 nel tratto ricadente nei comuni di Pieve Santo Stefano e Sansepolcro (Delibera n. 290 del 04-03-2019).

Il termine per la presentazione delle domande è venerdì 22 marzo 2019.

Inquadra il **QR Code** a lato per scaricare il modulo di richiesta del contributo straordinario erogato dalla Regione Toscana.



Scadenza: **31 luglio 2019**.



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

Focus: qui Trentino-Alto Adige



Limitazioni sul passo del Brennero Il nuovo blocco unilaterale dell'Austria



Della questione del Brennero si era già occupata **Assotrasporti** qualche anno fa quando, durante la trasmissione TV "Quinta Colonna", era intervenuta in rappresentanza degli autotrasportatori italiani minacciati dal **blocco austriaco** del tunnel.

Da allora, era la primavera del 2016, l'Austria ha concretizzato più di una misura unilaterale con conseguenze negative sia per i trasporti italiani, sia per quelli tedeschi.

Il 9 aprile 2019 il MIT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha preso posizione contro l'ultima iniziativa d'oltralpe.

Il **Ministro Toninelli**, insieme al collega tedesco **Andreas Scheuer**, hanno scritto a **Violeta Bulc**, Commissaria europea per i Trasporti, per sottolineare che il blocco imposto dall'Austria

rappresenta una violazione del principio della libera circolazione delle merci vigenti in Europa.

Le limitazioni sull'asse del Brennero, infatti, rischiano di arrecare danni alle nostre imprese e a quelle tedesche, con ricadute negative anche sull'economia dei due Paesi.

Come dichiarato dal Governo Austriaco, le ultime misure sono volte a tutelare il **trasporto interno**, procurando inevitabilmente brutte conseguenze sul traffico di transito.

A dicembre 2018, mese in cui era entrata in vigore l'ultima iniziativa per la limitazione del traffico, l'Austria aveva giustificato l'anticipo del **blocco dei sabati** dalle 15.00 alle 7.00, per il periodo che va dal 5 gennaio al 16 marzo 2019, a causa dell'aumento del traffico turistico per la stagione sciistica.

La nuova misura, invece, ha stabilito da marzo a luglio

2019 ben 25 giornate con **transito "a numero chiuso"**, ovvero potranno percorrere l'autostrada dell'Inntal al massimo 300 veicoli l'ora.

Le date sono state individuate calcolando i dati di traffico da settembre 2016 a febbraio 2018, e rappresentano i picchi di traffico del Tirolo austriaco.

La limitazione, per il momento, è rivolta esclusivamente ai camion provenienti dalla Germania, con blocco a Kufstein Nord.

Il blocco unilaterale è stato varato come misura per salvaguardare il territorio

austriaco.

L'asse del Brennero, infatti, è il tratto di maggior concentrazione di traffico delle Alpi, poiché rappresenta il passo di altitudine minore.

I dati parlano di un transito di oltre **2 milioni di Tir l'anno**.

Continua così la difficile situazione del Brennero che vede, da una parte gli interessi delle aziende di autotrasporto e dell'economia di due Paesi che necessitano di transitare in Austria e, dall'altra, la tutela della salute, dell'ambiente e della popolazione di una Nazione di "transito".

Giornate di blocco

Di seguito le giornate nelle quali è previsto l'accesso "a numero chiuso" sull'autostrada dell'Inntal per i mezzi pesanti provenienti dalla Germania e diretti in Italia.

Aprile: mercoledì 3, venerdì 5, venerdì 26 e martedì 30.

Maggio: giovedì 2, martedì 7, mercoledì 8, venerdì 11, da mercoledì 22 a venerdì 24 compresi, da martedì 28 a mercoledì 30 compresi.

Luglio: lunedì 1° e martedì 2.

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

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

Collaborate con la nostra redazione!

Sriveteci o chiamateci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

Focus: qui Piemonte



Asti-Cuneo: la storia infinita

Lettera al Ministro Toninelli

In seguito alla pubblicazione della nota relativa al completamento dell'autostrada Asti-Cuneo da parte del MIT, Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, il Presidente della Provincia, Federico Borgna, ha inviato una **lettera al Ministro Toninelli**, rendendosi disponibile a un incontro per avere delucidazioni in merito al "piano alternativo per la realizzazione dell'opera" citato nella suddetta nota.

Il 18 marzo scorso il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte e il Ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli si sono recati in visita a Cherasco, dove l'autostrada termina nei campi.

"Riusciremo a sbloccare i cantieri già entro l'estate per il lotto da Alba a Verduno, e poi a completare l'autostrada A33 entro 36 mesi. Il tutto senza regali al concessionario, e con un risparmio per i cittadini di 213 milioni di euro" dichiara il premier Conte.

Per completare l'opera con i 9 km del tratto Alba-Cherasco, si parla di un appalto da 350 milioni di euro.

Ma facciamo un salto indietro nel tempo...

Negli anni '60 si inizia a parlare di fare un'autostrada per collegare le due città capoluogo di provincia, ma bisogna attendere fino alla fine degli anni '80 per

vedere le prime iniziative concretizzarsi.

Il 27 settembre **1990** Anas e Satap stipulano il **contratto** per la **realizzazione** dell'Asti-Cuneo. Poco dopo, sorge il primo problema: gli azionisti della Torino-Savona lamentano il minor incasso della Verdemare (A6). Un accordo a tutto vantaggio delle società autostradali, e a svantaggio degli automobilisti, prevede di far correre un tratto della A33 sull'A6.

Si arriva quindi al 2 dicembre del **1999**, data in cui dovrebbero iniziare i lavori, vengono sollevati **dubbi sulla legittimità** della concessione.

L'incarico della costruzione dell'Asti-Cuneo passa quindi all'Anas che nel 2003 annuncia un **bando di gara** per la ricerca di soci privati,

attuato nel **2005**.

Vince Salt-Itinera, società del gruppo Satap, cui era stata revocata la concessione pochi anni prima.

Nel 2008 la convocazione viene resa efficace. Da qui il **costo dell'opera** inizia a crescere esponenzialmente, con aumenti fino al 276%.

Nel **2012** tutto **si ferma**. Da allora i pochi km che separano Cherasco e Alba non verranno mai completati. Si tratta del troncone più costoso, quello che prevede la costruzione del tunnel sotto la collina di Verduno, secondo il progetto del 2012.

Dei 90 km di autostrada previsti a oggi mancano ancora 9 km.

Come annunciato durante la visita del premier Conte e del Ministro Toninelli, l

via libera alla **riapertura dei cantieri** doveva arrivare il 4 aprile 2019 dal Cipe, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, ma la questione è complessa.

La soluzione proposta dal Ministro Toninelli è **bloccata**. Per modificare gli accordi è necessario ottenere l'autorizzazione dall'Unione Europea, con tempi difficilmente prevedibili.

Al momento, l'unica soluzione plausibile "a breve termine" sembra essere l'**accordo** firmato dal Ministro **Delrio** e già autorizzato dall'UE, che prevede un percorso esterno, senza la costruzione di gallerie sotto Verduno.

Si cuneesi non resta che attendere ancora.





TRASPORTONOTIZIE

www.trasportonotizie.com



il giornale e il quotidiano online

dei trasportatori e di chi viaggia

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



www.trasportonotizie.com

info@trasportonotizie.com



TNtrasportonotizie



NotizieTN



TNtrasportonotizie