

È ora di dire basta agli incidenti sul lavoro

In primo piano



Ricostruzione del Viadotto Polcevera a Genova: a che punto siamo?

pagina 5



Diminuzione di CO₂ in Europa: -30% entro il 2030 per il trasporto

pagina 12



Trasporto merci e logistica: le sfide per l'Italia in Europa

pagina 13



Autotrasporto merci: un settore strategico per il Paese

pagina 14



Basta incidenti: Assotrasporti chiede maggiore sicurezza

pagina 28



Dal territorio focus su: Piemonte, Lombardia e Toscana

pagina 35



TN 4/2019 • 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

Maurizio Campari, Marco Campomenosi, Simone Cogno, Herbert Dorfmann, Pasquale Dui, Lorenzo Pittaluga, Adriana Pozzo.

Amministrazione

Stefania Ricca

Redazione e pubblicità

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

Stampa

Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social

trasportnotizie.com
 TN - Trasportnotizie
 NotizieTN

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

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE** 29. **CONSULENTI**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°** 29. **Legale**
- 12. **NORME E ISTITUZIONI** 31. **Legale**
- 18. **L'INTERVISTA** 32. **Legale**
- 20. **EVENTI** 32. **ADR**
- 23. **SICUREZZA E REVISIONI** 32. **ADR**
- 26. **LA TUA VOCE** 35. **DAL TERRITORIO**
- 35. **Qui Piemonte**
- 37. **Qui Lombardia**
- 38. **Qui Toscana**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



PRIMA DELLA PAUSA ESTIVA

Per l'autotrasporto è arrivata qualche buona notizia prima della pausa estiva. Le imprese di Genova penalizzate dal crollo del Ponte Morandi riceveranno il ristoro a partire da agosto e, nel frattempo proseguono i lavori per la costruzione del nuovo viadotto sul Polcevera. Inoltre, il Mit ha confermato lo stanziamento di fondi per il rinnovo dei mezzi e sono state confermate le deduzioni forfettarie, anche se in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente. Sempre in materia di "rifornimento", lo sciopero dei benzinai previsto per luglio è stato annullato e i costi d'esercizio di giugno sono in calo rispetto ai mesi precedenti. Non è l'unica diminuzione registrata: infatti i dati sulle emissioni di

CO2 del primo semestre del 2019 registrano un -1% e, addirittura il -4,5% per il solo mese di giugno. A questo si aggiunge la diminuzione degli incidenti stradali che vedono il coinvolgimento di autobus e camion, una buona notizia per tutti gli utenti della strada, anche se i dati nascondono una nota amara che potrete leggere a pagina 24. Segnali positivi anche per la manutenzione stradale che, dopo i tragici eventi dell'agosto scorso, ha subito un vero boom dei lavori. Ci auguriamo che il trend positivo possa proseguire con costanza nel tempo. Infine, buone notizie arrivano anche dal fronte austriaco, dove il nostro Ministro dei Trasporti e l'omologo tedesco stanno lavorando per contrastare i blocchi unilaterali imposti sull'asse del Brennero.

Termine dei blocchi estivi

Da settembre si torna alla normalità

I weekend da bollino nero sono ormai alle spalle e da settembre si torna alla normalità.

Nonostante ci sia il rischio di trovare ancora qualche concentrazione di traffico sulle arterie principali del Paese per il **rientro dei vacanzieri**, i giorni interessati dal divieto di transito per i mezzi pesanti superiori alle 7,5 tonnellate sono previsti per le sole domeniche di settembre, dalle ore 07:00 alle 22:00.

Allo stesso tempo, riprenderanno i cantieri di strade e autostrade, in gran parte rimossi per garantire una maggiore fluidità del traffico e sicurezza per gli automobilisti.

Da prestare particolare attenzione in Sicilia sulla **A19 Palermo Catania**, interessata da un importante piano di riqualificazione e di manutenzione straordinaria del valore di oltre 870 milioni di euro.

Per quanto la viabilità del nord, in



direzione Francia, si comunica la chiusura totale del **tunnel del Frejus** per la domenica 8 settembre dalle 00:00 alle 03:00 per spurgo delle piattaforme.

Inoltre, proseguiranno i lavori di manutenzione del traforo, svolti nelle ore notturne, che prevedono l'applicazione del senso unico di

marcia alternato per tutti i veicoli in circolazione.

Pertanto, il **transito alternato** sarà in vigore tutti i martedì e mercoledì di settembre dalle ore 23:55 alle ore 05:00 del giorno seguente, e tutti i giovedì, venerdì e sabato di settembre dalle ore 22:30 alle ore 06:00 del giorno seguente.

TRAFORO DEL FREJUS

Data: 13/8/19
 Prot. n. 617
 Pratica n. 0076.005/19

Applicazione del senso unico alternato - SETTEMBRE 2019

Per consentire lo svolgimento di lavori per il miglioramento della sicurezza, in ottemperanza a quanto prescritto dall'art. 14 del regolamento di circolazione del Traforo, del 27.12.2018 (scaricabile dai siti internet www.sita.it e www.sitrf.fr), nelle notti indicate si applicherà la circolazione a senso unico alternato su tutta la lunghezza del Traforo o la chiusura totale, come definito nello schema seguente:

N. delle settimane e giorni di applicazione

Settimana	Giorno						
	Lun	Mar	Mer	Gio	Ven	Sab	Dom
36		** 03/09	** 04/09	05/09	06/09	07/09	
37		** 10/09	** 11/09	12/09	13/09	14/09	
38		** 17/09	** 18/09	19/09	20/09	21/09	
39		** 24/09	** 25/09	26/09	27/09	28/09	

ATTENZIONE:

IL GIORNO 08/09
CHIUSURA TOTALE DALLE
00:00 ALLE 03:00
L'alternato inizierà alla
riapertura tunnel, dopo
spurgo delle
piattaforme!!!!!!!!!!!!

Orari di transito durante l'applicazione dell'alternato

SENSO	** Dalle 23H55 del giorno Indicato alle 05H00 del giorno seguente	
	Aperto	Chiuso
F => I	23H55	00H45
	01H45	02H15
	03H15	03H45
	04H45	
05H00 Fine alternato		
I => F		23H55
	01H00	01H30
	02H30	03H00
	04H00	04H30
05H00 Fine alternato		

Gli orari di apertura e chiusura sono a titolo indicativo e suscettibili a modifiche per ragioni tecniche

GEF - GEF
 Le Directeur / Il Direttore
Salvatore SERGI

Ricostruzione del Viadotto Polcevera a Genova

A che punto siamo?

L'autostrada A7 Serravalle-Genova è stata chiusa dalle 7:00 alle 22:00 venerdì 28 giugno 2019 per i lavori di demolizione del viadotto Polcevera, meglio conosciuto come Ponte Morandi.

Per consentire di svolgere in sicurezza le operazioni di **demolizione con esplosivo** della pile 10 e 11 del ponte, è stato necessario chiudere l'autostrada A7 nel tratto compreso tra l'allacciamento con la A12 Genova-Sestri Levante e la barriera di Genova Ovest, in entrambi i sensi di marcia.

Molti i giornalisti sul posto per riprendere l'evento, che ha previsto l'evacuazione di circa mille genovesi nel raggio di 300 metri.

Un suono di sirena ha annunciato l'imminente esplosione, che potete rivedere [cliccando qui](#). La nube che si è sprigionata è stata monitorata dall'Arpal che ha confermato il ritorno a valori normali della presenza di polveri sottili nell'aria, come misurati prima dell'esplosione. Per quanto riguarda le vibrazioni al suolo, invece, i cumuli predisposti per **smorzare la caduta** dei detriti hanno ridotto fortemente la forza dell'impatto e hanno permesso di registrare valori ben al di sotto di quanto atteso. Pertanto, non si sono verificati danni agli edifici circostanti.

I resti della demolizione saranno divisi per recuperare i metalli ed eventuali altri materiale.

E per il resto, a che punto siamo? I lavori di demolizione e ricostruzione da un mese ormai sono svolti in contemporanea: il 25 giugno 2019, infatti, è stata gettata la **prima colata di calcestruzzo** con una cerimonia simbolica che celebra la rinascita del ponte e di Genova, cui hanno partecipato il Ministro Danilo Toninelli, il sindaco di Genova, nonché Commissario Straordinario per la Ricostruzione, Marco Bucci e il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti.

Intanto, nel mese di agosto è prevista la demolizione di un edificio pericolante vicino alla pila 11 e l'inizio dei lavori per le nuove pile 10, 14, 15 e 16 sul lato di Levante.

Sul lato di Ponente, invece, si procederà alla demolizione della spalla 1 e della pila 6 e 8. Allo stesso tempo, si procederà con i lavori delle **nuove pile** dalla 4 alla 9, con prove di carico, pose di acciaio per armatura e montaggi di gru. Anche se è ancora presto per parlare di termine dei lavori, attualmente la consegna del ponte è prevista per aprile 2020.

Infine, il 14 agosto 2019 si è tenuta la **commemorazione per le vittime** del crollo cui hanno partecipato Sergio Mattarella, Giuseppe Conte, altre rappresentanze politiche e dei vertici di Atlantia e Aspi. Alle 11.36 tutte le campane della città hanno suonato a lutto e si è osservato un minuto di silenzio in tutto il Paese.

643 LE IMPRESE CHE RICEVERANNO I RIMBORSI

Con una nota del 23 luglio 2019, il Porto di Genova informa che saranno 643 gli autotrasportatori che **riceveranno il ristoro** per un totale di 624.467,5 missioni di viaggio e per un importo unitario pari a 32,02 euro.

Entro le prime settimane di agosto partirà l'ultima fase, quella della liquidazione.

Si conclude così la prima procedura di risarcimento per il periodo che va dal crollo del ponte fino al 31 dicembre 2018, durante la quale è stata impiegata per la prima volta la modalità di lavoro con l'utilizzo di **strumenti telematici** quali la firma digitale.

Inoltre, i dati raccolti hanno permesso di ottenere indicazioni importanti sulla componente dell'autotrasporto di Genova, "una banca dati unica a livello nazionale per origine viaggi, relazioni tra bacini portuali e all'interno dello stesso bacino, o ad esempio sul ciclo vuoti, che saranno importanti anche in relazione agli studi sulla viabilità in corso di avvio" dichiara Paolo Emilio Signorini, Presidente del Porto di Genova.

Infine, arriva una buona notizia anche per i commercianti, artigiani e imprese della zona arancione in sofferenza a causa delle modifiche alla viabilità.

Autostrade per l'Italia, in accordo con il Commissario Bucci, erogherà un'ultima tranche di **aiuti economici**, come già avvenuto a settembre 2018 e febbraio 2019.



Sciopero dei benzinai

Scongiurato il fermo delle pompe del 17 luglio 2019

Inizialmente previsto per mercoledì 17 luglio 2019, lo sciopero dei benzinai è stato annullato grazie all'incontro del 23 luglio tra Faib e il Governo.

Se così non fosse stato, i benzinai italiani avrebbero incrociato le braccia in **segno di protesta** contro la disposizione del Decreto Crescita che prevede l'obbligo di trasmissione degli scontrini per via telematica entro 12 giorni dall'emissione.

Nonostante l'obbligo sia già entrato in vigore dal 1° luglio 2019 per tutti gli esercizi con fatturato superiore ai 400 mila euro e non siano previste sanzioni per i primi sei mesi, gli esercenti devono comunque inviare entro il mese successivo gli **scontrini elettronici** e, di conseguenza, memorizzarli a partire dal 1° luglio.

Giuseppe Sperduto, presidente di **Faib**, Federazione Autonoma Italiana Benzinai, ha portato l'attenzione sulla particolarità del comparto benzinai, che vende un prodotto altamente influenzato dalle accise, che ne vizia il fatturato.

Inoltre, molti distributori non hanno ancora installato i registratori di cassa telematici a causa di un ritardo di consegna dei costruttori, dovuto alla



forte richiesta di questi mesi.

Nell'incontro con il Governo Faib ha quindi ribadito che il volume d'affari dei gestori deve essere inteso al netto del costo della fornitura, così come avviene già per l'accesso al regime di contabilità semplificata.

In questo modo, i piccoli esercenti sarebbero esclusi dall'obbligo fino al **1° gennaio 2020**, giorno in cui l'obbligo di emissione dello scontrino elettronico sarà esteso a tutte le attività, di

qualunque natura e dimensione.

In questa occasione sono state affrontate le **criticità della categoria**, con particolare riferimento alle questioni legate al fisco e alle disposizioni contenute nel Decreto Crescita in materia di scontrini elettronici.

In seguito, con una nota ufficiale il Mise ha riconvocato il tavolo della procedura delle vertenze collettive per lunedì 29 luglio 2019.

Euro 3: divieto di transito nel Monte Bianco

Dal 1° settembre 2019 stop ai camion inquinanti

Dal 1° settembre 2019 i veicoli adibiti al trasporto merci superiori alle **3,5 tonnellate** con omologazione Euro 3 non potranno più transitare nel traforo del Monte Bianco. Lo comunica la società TMB.

In precedenza, a decorrere dal 1° gennaio 2019, era già stato predisposto il divieto di transito per i mezzi Euro 3 superiori alle 7,5 tonnellate.

I veicoli adibiti al **trasporto di persone**

e gli autocaravan, invece, non sono interessati dal divieto e potranno continuare a utilizzare il tunnel.

Inoltre, si informa che ad agosto non sono previste **chiusure e accessi alternati** per lavori, che riprenderanno da settembre 2019.

Pertanto, la circolazione sarà alternata nelle notti di martedì 10, mercoledì 11 e giovedì 12 settembre 2019, dalle 22:30 fino alle 6.00 del mattino e del martedì

1, mercoledì 2 giovedì 3 ottobre 2019 dalle 22:30 fino alle 6.00 del mattino.

Infine, la **circolazione sarà totalmente interrotta** durante la notte tra lunedì 9 e martedì 10 settembre dalle 22:00 alle 6:00 del mattino e la notte tra lunedì 30 settembre e martedì 1° ottobre 2019, dalle 19:00 alle 6:00 per svolgere un'esercitazione di sicurezza e proseguire con i lavori di manutenzione.

Calano le emissioni di CO2

I dati del primo semestre del 2019

Nei primi sei mesi del 2019 le emissioni di CO2 sono calate dell'1% e, nel solo mese di giugno, sono calate del 4,5% rispetto allo stesso periodo del 2018.

Da gennaio a giugno 2019 le emissioni di CO2 derivate dall'uso di **benzina e gasolio** per autotrazione sono diminuite di 478.944 tonnellate, che corrispondono all'**1% in meno** rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Nel solo mese di giugno la diminuzione

è stata pari al 4,5%.

Questi dati derivano da un'elaborazione del Centro Ricerche Continental Autocarro sulla base dei dati diffusi dal Ministero dello Sviluppo Economico sui **consumi di carburante**.

Sempre nei primi sei mesi del 2019 le emissioni di CO2 derivate dall'uso di gasolio per autotrazione sono calate di 300.192 tonnellate, un quantitativo pari allo **0,8% in meno** rispetto allo stesso periodo del 2018.

È però interessante notare che la diminuzione delle emissioni di CO2 da gasolio nel primo semestre è dovuta al **forte calo registrato** a giugno, che compensa il lieve aumento che scaturiva dal computo dei dati dei primi cinque mesi.

Nel primo semestre del 2019 le emissioni di CO2 derivate dall'uso di benzina per autotrazione sono diminuite di 178.752 tonnellate (che corrispondono all'1,6% in meno).

Dati del Ministero dello Sviluppo Economico

	2019	2018	Differenza totale	Differenza %
Benzina				
Giugno	2.001.384	2.074.800	- 74.416	- 3,5
Gen-giu	11.226.264	11.405.016	- 178.752	- 1,6
Gasolio				
Giugno	6.247.746	6.560.446	- 312.700	- 4,8
Gen-giu	36.958.013	37.258.205	- 300.192	- 0,8
Totale				
Giugno	8.249.130	8.635.246	- 386.116	- 4,5
Gen-giu	48.184.277	48.663.221	- 478.944	- 1,0

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

Revocato il divieto di sorpasso a Vicenza

Dopo sei mesi di test confermata la revoca

A partire dalla mezzanotte di lunedì 1° luglio 2019 è stato revocato il divieto di sorpasso tra mezzi pesanti presente tra i caselli di **Vicenza Ovest e Vicenza Est** sull'autostrada A4.

La società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova ha comunicato in data 18 luglio 2019 la **revoca definitiva** del divieto di sorpasso tra i mezzi pesanti presente tra i caselli autostradali di Vicenza Ovest e Vicenza Est, in entrambe le direzioni di marcia.

La decisione arriva dopo un periodo di sperimentazione nel tratto in questione, nel periodo che va dal 22 dicembre 2018 al 30 giugno 2019.

La sperimentazione ha permesso di riscontrare **notevoli risultati** in termini di sicurezza: in circa sei mesi di test si è registrata una riduzione di circa il 30% degli incidenti rispetto all'anno precedente, con una riduzione dell'82,9% dei veicoli pesanti coinvolti. L'ordinanza nr. 3511 interessa i veicoli di massa autorizzata **superiore a 12 tonnellate**, adibiti al trasporto di cose e prevede, inoltre, la chiusura delle piazzole di emergenza come già stabilito nel periodo di sperimentazione.

L'introduzione della revoca del divieto di sorpasso e la conseguente sperimentazione iniziata a fine del 2018 si era resa necessaria alla luce dei crescenti volumi di traffico, in partico-



lare commerciale, nel tratto compreso tra i caselli autostradali di Vicenza Ovest e Vicenza Est dove era in vigore il divieto di sorpasso dei mezzi pesanti. Per la necessità di ottemperare a tale divieto, si verificavano frequenti **incolonnamenti di veicoli** pesanti lungo la corsia di marcia lenta nel tratto tra i due caselli interessati, in entrambe le direzioni di marcia con conseguente riduzione delle distanze di sicurezza.

Tali incolonnamenti generavano, inoltre, situazioni di **turbativa al traffico** per i veicoli in uscita ai caselli di Vicenza Ovest e Vicenza Est.

A causa degli incolonnamenti, infatti,

alcuni veicoli giungevano fino in prossimità delle citate uscite transitando in corsia di marcia veloce, compiendo poi per uscire delle manovre potenzialmente pericolose caratterizzate da brusche frenate o scambi repentini di corsia.

La notevole riduzione dell'incidentalità riscontrata nel periodo di sperimentazione ha così consentito la revoca definitiva del divieto di sorpasso.

Un provvedimento che, oltre ad **aumentare la sicurezza**, potrà concorrere, attraverso una diminuzione delle sequenze di frenata e di accelerazione, anche a un miglioramento della fluidità della circolazione.

SCOTTO

TENDE & TELONI

TELONI PER CAMION



TENDE DA SOLE



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

www.teloniscotto.it - info@scottoteloni.it

Sì alla Gronda di Genova Pubblicata la petizione online

Pubblicata su Change.org, famoso sito di petizioni online, la raccolta firme per richiedere ai Ministri il via libera alla realizzazione della Gronda di Genova.

Il progetto della Gronda di Genova prevede il **raddoppio dell'autostrada A10**, nel tratto compreso tra Vesima e Genova Ovest, con due corsie per senso di marcia.

L'obiettivo è di deviare il traffico di passaggio su una seconda via che corre nell'entroterra, per alleggerire il flusso di veicoli di passaggio agli svincoli cittadini e, di conseguenza, diminuire code e aumentare la sicurezza degli utenti.

Pertanto, il tratto dell'attuale A10 che comprende le uscite di Genova Voltri/Prà, Genova Pegli e Genova Aeroporto diverrà una sorta di **tangenziale esente da pedaggio**.

La petizione, lanciata da Bartolomeo Giachino e diretta a Danilo Toninelli, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e ai due vicepremier Matteo Salvini e Luigi Di Maio, chiede di approvare la realizzazione della Gronda per far ripartire l'economia.

"Cari Ministri,

da vent'anni il nostro PIL, malgrado tante riforme annunciate, fatte o malfatte, non cresce più. In questi vent'anni abbiamo **perso 25 punti di PIL** procapite rispetto alla media europea, il Paese si è impoverito, milioni di giovani tra cui centinaia di migliaia di neolaureati sono stati costretti ad andare all'estero a cercare lavoro e

questo ci è costato, secondo i calcoli della SVIMEZ (l'Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno N.d.R.), oltre 10 miliardi di PIL.

Non cresciamo più perché le nostre merci quando escono dalle fabbriche patiscono la **mancanza di competitività** delle nostre infrastrutture così come le merci che arrivano nei nostri porti subiscono i ritardi nei vari controlli portuali e usciti dal porto pagano la carenza delle nostre infrastrutture. La congestione del traffico secondo l'Europa ci costa oltre 1 punto di PIL. Il nodo autostradale attorno al porto di Genova da vent'anni è al primo posto delle strozzature, solo il grande impegno dei Terminalisti, degli spedizionieri e dei trasportatori ci ha consentito di andare avanti.

Il progetto della Gronda di Ponente, che avrebbe tra l'altro alleggerito il traffico sulla A10 e sul ponte Morandi, pur essendo stato concordato con la Società autostrade, è da anni bloccato e rinviato. I costi di questi anni di congestione sono stati tutti a carico della merce, dei trasportatori e hanno penalizzato il primo porto italiano, il **sistema logistico italiano** e la nostra crescita economica.

La situazione non è più rinviabile. I lavori della Gronda darebbero un forte impulso ai lavori pubblici e all'occupazione. La realizzazione della Gronda porrebbe i porti liguri ai primi posti della competitività nel Mediterraneo.

Basta con i rinvii e con i NO. Lo dobbiamo al nostro sistema economico, lo

VENDI O COMPRA IL TUO CAMION USATO

È arrivato il nuovo servizio di Trasportonline in collaborazione con Europa-Camion.it.

Nella sezione "Annunci" di Trasportonline è stata attivata una nuova rubrica dedicata alla **compravendita di autocarri usati**, in collaborazione con Europa-Camion.it, portale leader in Europa dal 2000.

Il sito, insieme alle altre piattaforme specializzate come Europa-Movimento-Terra.it, Europa-Movimentazione.it ed Europa-Agri.it, è gestito dal Gruppo Via-Mobilis, specialista negli **annunci di veicoli** e materiali industriali su internet. Semplice, veloce, ma soprattutto efficace, Europa-Camion.it è presente in **oltre 40 Paesi** e tradotto in 19 lingue.

Trova anche tu il tuo prodotto consultando oltre 170.000 offerte! [Registrati](#) su Europa-Camion per pubblicare i tuoi annunci.

dobbiamo ai senza lavoro, lo dobbiamo all'economia del Paese, lo dobbiamo alle 43 vittime del ponte Morandi che sono sempre nei nostri cuori.

Vi ringraziamo della attenzione e, disponibili a fornirci tutti i chiarimenti necessari, Vi porgiamo i nostri migliori saluti.

Genova, 2 Agosto 2019

Mino Giachino, Luca Florenzano, Simone Franzè".

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



Asti-Cuneo: riprendono i lavori?

Arriva il via libera dal Cipe

Il MIT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il 1° agosto 2019, con una nota ha comunicato la buona notizia: il Cipe, Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, ha **approvato il nuovo schema** che permette finalmente completare la A33 Asti-Cuneo.

Dopo sette anni di fermo dei cantieri, dovrebbero ripartire così i lavori per la realizzazione degli ultimi 10 km mancanti del tratto Alba-Cherasco.

Lo schema di finanziamento promosso prevede di affidare l'opera in **concessione incrociata**, ovvero condivisa tra la società A33 Asti-Cuneo e la Satap A4.

Attualmente non sono previste proroghe per la Satap A4, che vede la scadenza al 2026 e, addirittura, viene anticipata di ben 14 anni la fine del contratto per la A33 Asti-Cuneo al 2031.

Di conseguenza, nel 2026 verrà bandita



un'unica gara che avrà due date diverse per l'inizio della concessione.

Rispetto alla soluzione precedente, quella adottata permette di tutelare maggiormente la popolazione locale e di **risparmiare sulla realizzazione** dell'opera.

Alberto Cirio, Presidente della Regione Piemonte, ha così commentato: "è una

notizia che attendevamo a moltissimo tempo ed è una bellissima notizia: ora finalmente possono ripartire i cantieri di un'**infrastruttura strategica** per il nostro territorio che i piemontesi aspettano da più di 30 anni."

A questo punto non resta che attendere l'avvio dei lavori, augurandosi che questa sia "la volta buona".

Autostrade: sconti e rincari

Aumenti sulla A22 e sconti per chi non utilizza la Fi-Pi-Li

Per contrastare l'aumento del traffico pesante sull'asse del Brennero, la A22 potrebbe aumentare le tariffe del pedaggio per i camion.

Pertanto, dopo la notizia di inizio anno in cui la società autostradale confermava il **blocco delle tariffe**, potrebbe esserci una brutta sorpresa per l'ultimo quadrimestre del 2019.

Al contrario, in Toscana, Autostrade per l'Italia e SALT in accordo con la Regione, hanno predisposto uno **sconto di quasi il 50%** per i mezzi pesanti (camion e pullman) che percorreranno la **A11** e la **A12**, al posto della Firenze-Pisa-Livorno, anche conosciuta come Fi-Pi-Li.

Lo sconto sarà accordato esclusivamente ai mezzi di classe 3,



4 e 5, titolari di Telepass con Viacard. Chi ne fosse sprovvisto, può comunque attivare un nuovo contratto durante il periodo di sperimentazione.

L'obiettivo è di diminuire il traffico pesante sulla Fi-Pi-Li, attualmente interessata da ingenti **lavori di**

manutenzione, e, di conseguenza, aumentare la sicurezza stradale per l'utenza.

Si tratta di un test che durerà due mesi (dal 30 luglio al 30 settembre 2019) dopo i quali la Regione deciderà se confermare l'iniziativa o revocarla.

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



Herbert Dorfmann
Eurodeputato PPE

Diminuzione di CO2 in Europa -30% entro il 2030 per il trasporto su gomma

Con l'**Accordo sul clima** di Parigi l'Unione europea ha preso impegni precisi in materia di riduzione delle emissioni di CO2.

Affinché questi impegni diventino realtà, tutti i settori produttivi saranno chiamati nei prossimi anni a contribuire, migliorando la propria **efficienza** in termini di rilascio di emissioni.

L'ambizione di noi legislatori è che questa conversione avvenga in una maniera desiderabile, non solo per l'ambiente ma anche per l'economia.

Per quanto riguarda il trasporto su gomma, lo scorso aprile abbiamo approvato in Parlamento europeo il **primo regolamento europeo** sulla riduzione delle emissioni di CO2 per camion e autocarri.

Il testo colma un vuoto legislativo: prima di aprile le emissioni di CO2 e i livelli di efficienza dei carburanti dei veicoli pesanti non erano regolati a livello europeo, come invece accade da tempo negli Stati Uniti, in Canada, in Giappone, in India e in Cina.

Il nuovo regolamento stabilisce che le emissioni di CO2 dei veicoli pesanti, come **camion e autocarri**, dovranno essere ridotte del 30 per cento entro il 2030, con un obiettivo intermedio di riduzione del 15 per cento entro il 2025, rispetto ai valori emessi nel 2019.

Inoltre, sempre **entro il 2025**, i costruttori dovranno garantire che almeno il 2 per cento della quota di mercato delle vendite di veicoli nuovi sia costituita da veicoli a **basse o a zero emissioni**.

Il nuovo regolamento ambisce sia a migliorare la qualità dell'aria sia a ridurre le emissioni di CO2.

Per essere efficaci le nuove norme dovranno riuscire a far accelerare



l'industria sul tema dei progressi tecnologici, perché è solo attraverso l'innovazione che il trasporto su gomma potrà avere un **futuro sostenibile**, in termini ambientali ed economici. Gli obiettivi che ci siamo posti richiedono poi una serie di azioni complementari.

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

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

In secondo luogo, serve un intervento dal lato della domanda, con incentivi commerciali che involino gli autotrasportatori ad acquistare i nuovi

modelli meno inquinanti.

In terzo luogo, vanno sostenute anche soluzioni intermedie come i **camion a GNL**: per questi e per gli altri veicoli innovativi vanno al più presto rimosse le restrizioni esistenti in autostrada, come il divieto di circolazione notturna.

Infine, ogni volta che ciò è possibile, bisogna puntare a favorire il trasporto intermodale, vera chiave di volta per un movimento di merci e persone più efficiente. Un progetto che richiede grandi **investimenti infrastrutturali**, su cui l'Europa punta già da anni con l'iniziativa delle reti di trasporto transeuropee.

Questo approccio sarà sostenuto anche con la prossima programmazione finanziaria, che aumenterà le risorse a disposizione per completare progetti come il tunnel di base del Brennero.

Il tragitto verso una mobilità più sostenibile è ancora lungo. Dobbiamo fare (relativamente) veloce, certo, ma, soprattutto, dobbiamo fare bene.



Marco Campomenosi
Eurodeputato ID - AEPN

Trasporto merci e logistica

Le sfide per l'Italia in Europa

Il settore del trasporto merci, stradale e intermodale, rappresenta un fattore trainante per l'economia italiana e per tutte le imprese del relativo indotto.

Basti pensare che le 885,5 (fonte: www.anfia.it) milioni di tonnellate di **merci movimentate su strada** nel solo 2017 rendono l'Italia la sesta industria europea di trasporto merci, dietro a Polonia, Germania, Francia, Spagna e Regno Unito.

Tuttavia, esistono notevoli criticità la cui soluzione potrebbe rendere il comparto più efficiente e competitivo, partendo dalle carenze infrastrutturali della rete, fino ad arrivare ai costi elevati e alla concorrenza sleale delle imprese straniere.

Ne consegue la necessità di concentrare l'attenzione su alcune priorità normative ed economiche che riportino il sistema-Paese Italia a una **maggiore sostenibilità** su scala nazionale e lo rendano più competitivo in chiave internazionale.

Diventano dunque essenziali maggiori investimenti nelle opere strategiche, anche sbloccando i cantieri in corso e completando i progetti avviati, oltre che misure normative che migliorino le connessioni intermodali e la creazione di una catena logistica snella ed efficiente.

Mi impegnerò affinché sia in Italia che in Europa si possano portare a compimento **opere importanti** tra le quali cito il Terzo Valico, la Gronda, la Torino - Lione, per la quale potremo contare su finanziamenti europei con una maggiore quota di co-finanziamento che in passato, anche fino al 50% dell'importo totale.

In tale modo, si potranno intensificare i

flussi di traffico lungo i rispettivi corridoi europei e consentire alle realtà portuali liguri, tra cui in particolare quella di Genova, di usufruire di nuove possibilità di **sviluppo e ampliamento**.

Indubbiamente sarà necessario adoperarsi per risolvere anche altre problematiche dei territori, favorendo la decongestione del traffico sia su lunga percorrenza che a livello locale, oltre che delle aree portuali e retroportuali, al fine di ridurre i ritardi e i costi a carico della filiera di trasporto.

Nell'ambito della revisione dei corridoi sarà importante prestare attenzione anche a tutte quelle tratte di raccordo e di supporto che possono ottimizzare e velocizzare la **gestione dei flussi** di trasporto.

Un ruolo chiave è ricoperto anche dalla digitalizzazione dei servizi che da un lato può portare a una maggiore sburocratizzazione e velocità di scambio dei dati e che da un altro lato deve essere sostenibile dal punto di vista economico per le nostre imprese.

Sicuramente la tecnologia e l'innovazione sono due settori importanti per i quali l'Italia può e deve ricorrere ai fondi e ai **programmi europei**.

Altro tema europeo di assoluta importanza è quello della competizione tra operatori di trasporto di Stati diversi. In seguito all'apertura dei nostri mercati verso l'est dell'Europa, si è registrata una crescente difficoltà nello svolgimento dei controlli per l'implementazione della legislazione vigente. Mi riferisco, ad esempio, alle norme sul cabotaggio e sull'accesso al mercato. È evidente che i diversi sistemi fiscali e salariali in Europa hanno portato ad uno squilibrio con danni per il nostro Paese in termini di **dumping sociale e concorrenza sleale**.



È importante dunque rivedere le norme attuali e garantire controlli più efficaci che tutelino le imprese italiane e che pongano un freno alle continue delocalizzazioni verso l'estero.

Porterò queste e altre istanze in Europa, mantenendo sempre un approccio proattivo e costruttivo, proponendo e sostenendo tutte quelle misure che possano portare **benefici tangibili** per i nostri servizi di trasporto e per le nostre infrastrutture.

In questa direzione lavorerò sulle proposte che dovremo affrontare in questa legislatura, tra cui le modifiche ai corridoi europei TEN-t, passeggeri e merci, l'allocazione di fondi adeguati per i progetti finanziati tramite il Meccanismo per Collegare l'Europa, la revisione del Pacchetto Mobilità e della direttiva sul Trasporto Combinato.

L'obiettivo è quello di sempre, cioè **tutelare l'Italia**, le nostre imprese e i nostri cittadini, dicendo sì alla realizzazione di opere, affinché i trasporti possano rappresentare il vero volano che rilanci l'economia del nostro Paese.



Maurizio Campari
Senatore Lega - Salvini
Premier - PSdAz

Autotrasporto merci

Un settore strategico per il Paese

Dal giorno del nostro insediamento a oggi, grande è stata l'attenzione rivolta da parte del nostro gruppo, Lega - Salvini Premier, in sinergia con il Governo, nei confronti dell'autotrasporto merci stradale e intermodale, un **settore strategico** per l'economia del nostro Paese, decisivo per la crescita e lo sviluppo dei territori. L'impegno è stato massimo per ascoltare le esigenze degli operatori e delle categorie, individuare e approfondire le problematiche e trovare insieme soluzioni condivise e di buon senso.

È proprio in quest'ottica che, grazie a un emendamento alla legge di Bilancio 2019 firmato da me e dal collega senatore Simone Bossi (Lega), si sono poste le basi per superare una problematica che da anni complicava il lavoro degli autotrasportatori, prevedendo l'estensione anche alle officine private della possibilità di effettuare **revisioni sui mezzi pesanti**. Un provvedimento richiesto a gran voce da lungo tempo dalla categoria, che evidenziava le numerose difficoltà collegate alla lentezza delle procedure burocratiche, le quali comportavano lunghi tempi di attesa e facevano sì che nel Paese circolassero camion senza revisione, senza la possibilità di varcare i confini nazionali.

Il nostro emendamento garantisce procedure più rapide, l'aumento delle possibilità di lavoro degli autotrasportatori e, soprattutto, un miglioramento dell'aspetto essenziale della **sicurezza stradale**.

Come gruppo Lega non ci siamo ovviamente fermati qui, ma abbiamo realizzato diversi interventi a favore del settore. Per esempio è stato reso **deducibile il costo per la patente C** per



gli under 35 e stati previsti incentivi, per gli anni 2019-2020, a favore di giovani conducenti del settore autotrasporto merci: fino al 31 dicembre 2020, ai conducenti in possesso di determinati requisiti, assunti con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato da imprese di autotrasporto, spetterà un rimborso pari al 50% del totale delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle **abilitazioni professionali** per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività di autotrasporto merci conto terzi.

È in fase di discussione in Parlamento, alla Camera dei Deputati, al momento di scrivere, il progetto di riforma del Codice della Strada promosso dalla Lega e condiviso dalla maggioranza, che contiene un significativo inasprimento delle sanzioni e che vuole introdurre il divieto di uso di "smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante". Tra le proposte che abbiamo fatto nostre, relativamente ai mezzi pesanti, l'introduzione di sistemi per la **guida assistita** e per una maggiore sicurezza, nonché la stesura di una nuova disciplina per i trasporti

eccezionali, con inasprimento delle sanzioni per chi non rispetta i limiti di sagoma e in caso di destinazione di mezzi d'opera al trasporto di materiali diversi da quelli previste dalla vigente normativa.

Negli ultimi mesi, come Lega, abbiamo chiesto, con un'interpellanza firmata assieme alla senatrice Simona Pergreffi e al deputato Daniele Belotti, l'intervento dei ministri dei Trasporti, degli Affari Europei e degli Esteri per i **divieti introdotti dall'Austria** al traffico pesante, affinché la questione venga affrontata con serietà e urgenza a livello nazionale ed europeo: i divieti dell'Austria hanno creato un collo di bottiglia per le merci italiane in direzione Germania e Nord Europa, con ricadute pesanti sull'economia del nostro Paese. Un duro colpo sferrato in particolare al Nord Italia, snodo naturale delle merci verso il Nord Europa, che richiede un intervento risolutivo.

Siamo consapevoli che per il settore è un momento difficile e posso assicurare che faremo tutto quanto in nostro potere per **semplificare il lavoro degli autotrasportatori** che, sappiamo bene, sono una categoria molto importante per l'economia del Paese, da tutelare e valorizzare.

Agevolazioni e finanziamenti

Le ultime novità per l'autotrasporto

Con il comunicato stampa 138 del 19 luglio 2019, il MEF, Ministero dell'Economia e delle Finanze, comunica quali sono le agevolazioni fiscali previste per l'autotrasporto.

Per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore oltre il Comune in cui ha sede l'impresa (autotrasporto merci conto terzi) è prevista una **deduzione forfetaria** di spese non documentate di euro 48,00, per il periodo d'imposta 2018. La deduzione spetta una sola volta per giorno di effettuazione dei trasporti, indipendentemente dal numero di viaggi.

La deduzione spetta anche per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore all'interno del comune in cui ha sede l'impresa, per un importo pari al 35% di quello riconosciuto per i

medesimi trasporti oltre il territorio comunale.

Lo stesso giorno, il MIT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha comunicato che il Ministro Toninelli ha firmato lo schema di decreto ministeriale per l'erogazione degli **incentivi per il rinnovo del parco mezzi**.

Si tratta di 25 milioni di euro dei 240 stanziati dal Governo per il triennio 2019-2021.

Di questi, 9,5 milioni di euro sono destinati all'acquisizione di autoveicoli nuovi, con massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 3,5 tonnellate, a **trazione alternativa** (metano CNG, gas naturale liquefatto LGN, ibrida diesel/elettrico) ed elettrica, e per la riconversione di autoveicoli merci termici in elettrici.

Altri 9 milioni di euro servono per la radiazione per **rottamazione** di veicoli pesanti di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 11,5 tonnellate, con contestuale acquisizione di veicoli nuovi euro VI di massa complessiva a pieno carico a partire da 7 tonnellate.

In assenza di rottamazione, è possibile ricevere il finanziamento per l'acquisto di **veicoli commerciali leggeri** euro VI di massa complessiva pari o superiore a 3,5 tonnellate fino a 7 tonnellate.

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

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

Rimborso accise, Il trimestre 2019

Publicata la nota relativi ai rimborsi

L'agenzia delle **Dogane e Monopoli** ha pubblicato la nota relativa ai rimborsi del gasolio per il secondo trimestre del 2019. Da oggi è possibile inviare la domanda.

Per i consumi di gasolio effettuati tra il 1° aprile e il 30 giugno 2019, la presentazione della domanda dovrà essere compilata online. Tali domande dovranno essere presentate entro il 31 luglio 2019.

Per procedere alla compilazione della domanda digitale è necessario collegarsi al 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** presso 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 presso 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** presso 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, con motorizzazione Euro 3 o superiore.

Per la fruizione dell'agevolazione con il Modello F24 deve essere utilizzato il Codice Tributo 6740.

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."



Il MIT contro i divieti austriaci

Germania e Italia unite contro i blocchi unilaterali

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano, Danilo Toninelli, e il suo omologo tedesco, Andrea Scheuer, scrivono nuovamente al Commissario europeo ai Trasporti, Violeta Bulc.

Le misure di **restrizione previste dall'Austria** per i mesi estivi di determinati tipi di merci, che dovrebbero entrare in vigore il 1° agosto 2019, hanno portato il nostro Ministro, Danilo Toninelli, e il suo omologo tedesco, Andrea Scheuer, a scrivere a Violeta Bulc, Commissario europeo ai Trasporti. "Riteniamo", sottolinea il Ministro Toninelli "che le nuove misure unilaterali che il Tirolo ha annunciato di volere adottare dal 1° agosto violano il diritto europeo e danneggiano il Mercato unico europeo, danneggiando pesantemente le nostre imprese di autotrasporto".

"Per questo, con questa ennesima lettera al Commissario Bulc, la seconda a **firma congiunta Italia-Germania** e la terza a mia firma", prosegue il Ministro, "ribadiamo con ancora più forza la ferma contrarietà nei confronti delle limitazioni alla circolazione chieste dal Tirolo, che sono chiaramente in violazione dello spirito e della lettera dei Trattati comunitari. Alla Bulc abbiamo riaffermato con

decisione la nostra aspettativa che, nella sua lettera di risposta all'Austria, inviti chiaramente le autorità austriache a ritirare ogni misura restrittiva e ad astenersi da attuare gli ulteriori provvedimenti restrittivi proposti. E che agisca subito per proteggere e salvaguardare il diritto della **libera circolazione delle merci**, principio fondamentale dell'Unione europea".

Italia e Germania sono quindi pronte a far ricorso alla Corte di Giustizia europea se l'Austria non ritirerà le limitazioni previste per l'estate.

Nel frattempo, sono state pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale Tirolese le nuove misure che prevedono la limitazione al traffico dei mezzi pesanti sulla A12 Inntal Autobahn.

Nonostante le richieste da parte di Germania e Italia di porre un freno ai divieti austriaci, con il nuovo regolamento il Tirolo punta a fermare i **veicoli più inquinanti**.

Pertanto, se non ci saranno provvedimenti da parte dell'UE o cambi di direzione dell'Austria, dal 31 ottobre 2019 i veicoli con massa complessiva superiore a 7,5 tonnellate con motorizzazione Euro IV non potranno più percorrere l'autostrada dell'Inntal A12 tra Kufstein e Zirl.

Lo stesso divieto sarà successivamente

esteso agli Euro V dal 1° gennaio 2021. Pertanto, dal 2021 saranno ammessi al transito esclusivamente i veicoli con motorizzazione Euro VI.

Per i trasporti in partenza/destinazione nel tratto interessato dal divieto sono ammessi i camion: Euro III fino al 31 dicembre 2019, Euro IV fino al 31 dicembre 2020, Euro V fino al 31 dicembre 2022.

Pertanto, dal 1° gennaio 2023 saranno ammessi esclusivamente i veicoli con motorizzazione Euro VI.

Tra gli **esonerati** anche i camion diretti ai terminal ferroviari di Hall e Wörgl in possesso di relativo documento che ne accerti la destinazione.



Guida sicura ed ecosostenibile

Il bando dell'Albo dell'Autotrasporto

Da lunedì 8 luglio 2019, parte il bando di selezione per la campagna di formazione sulla guida sicura ed ecosostenibile dell'Albo dell'Autotrasporto.

La campagna "**Guidiamo Sicuro**" è promossa dall'Albo in collaborazione con RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti con l'obiettivo di insegnare ai camionisti i comportamenti fondamentali da tenere alla guida per viaggiare in sicurezza, prevenire

situazioni di pericolo e adottare uno stile di **guida ecosostenibile**, che consenta di risparmiare sul carburante e limitare l'usura del veicolo.

Possono partecipare al bando soltanto le aziende regolarmente iscritte all'Albo, presentando la domanda a partire dalle ore 12.00 di lunedì 8 luglio 2019 e fino alle ore 12.00 di lunedì 2 settembre 2019.

Collegandosi al [sito di RAM](#) è possibile scaricare il bando di selezione e la

domanda di partecipazione che dovrà essere inviata al seguente indirizzo: formazionealbo@ramspa.it.

Il bando prevede la partecipazione di 4.260 conducenti su tutto il territorio nazionale a **corsi di formazione** che prevedono prove teoriche, impartite su una piattaforma di e-learning, e pratiche, sia con l'ausilio di un simulatore di guida di livello tecnologico avanzato, sia su strada con mezzi appropriati.

Costi di esercizio

Diminuzione del gasolio a giugno e luglio

Ecco i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio per gli autotrasportatori del mese di luglio, validi per la fatturazione di agosto 2019. 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 luglio 2019, pari a 1.482,29 euro per 1.000 litri, in calo rispetto a maggio. 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 giugno il valore del costo al litro del gasolio è di 1,214 euro; per i veicoli oltre le 7,5 tonnellate, il valore scende a 1,000 euro.

Mese	Prezzo Industriale	IVA	Accisa	Prezzo al consumo
Gennaio	558,61	258,72	617,40	1.434,73
Febbraio	583,96	264,30	617,40	1.465,66
Marzo	608,19	269,63	617,40	1.495,22
Aprile	620,01	272,31	617,40	1.509,64
Maggio	627,76	273,94	617,40	1.519,10
Giugno	602,13	268,30	617,40	1.487,83
Luglio	597,59	267,30	617,40	1.482,29

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.482,29) 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 = $1.482,29 / 1.000 = 1,48229$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio = $1,48229 / 1,22 = 1,21499 = 1,214$

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 = $(1,48229/1,22) - 0,21418609 = 1,0008057 = 1,000$

Croissant
Surgelati Già Cotti

Orsobianco
DOLCIARIA

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

Naturale

BRC FOOD
IFS

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

Il Presidente di Fedespediti, Silvia Moretto

Connettività e sostenibilità le sfide dell'economia mondiale

Il Presidente di Fedespediti, Silvia Moretto (in foto), giovedì 4 luglio ha partecipato a Napoli alla presentazione del 6° rapporto annuale **"Italian Maritime Economy"** di SRM, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, frutto del monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sui trasporti marittimi e la logistica.

Il Presidente Moretto, tra gli esperti del settore chiamati ad intervenire durante la presentazione, insieme a Francesco Beltrano di Confitarma, Daniele Rossi, Presidente di Assoporti, e Ferdinando Nelli Feroci, Presidente dell'Istituto Affari Internazionali (IAI), è intervenuta sui trend in atto nel Mediterraneo nell'ambito dello shipping e delle attività portuali.

"Due sono le sfide che i risultati del rapporto di SRM mettono in evidenza.

La prima è la sfida della connettività: se in passato il focus delle imprese è stata la produzione, oggi e sempre di più in futuro la sfida per le imprese sarà quella di raggiungere persone e mercati di tutto il mondo con i propri prodotti. L'esplosione dell'**e-commerce** negli ultimi anni ha messo in luce proprio questo bisogno di connessione tra persone, merci e territori, e ha trasformato la connettività in una esigenza del consumatore finale. La seconda sfida è quella della **sostenibilità**. Cambiamento climatico e costante crescita della popolazione mondiale sono fenomeni che chiedono responsabilità sociale a chi fa impresa. Trasporto e logistica possono e devono fare la loro parte per assicurare una supply chain sicura e sostenibile, non solo in termini di emissioni. Occorre puntare su infrastrutture sostenibili, sia fisiche (sviluppare la modalità ferroviaria, sia per collegare i porti, sia per valicare l'arco alpino) sia digitali (dematerializzazione di documenti e procedure)."

Il Presidente Moretto ha poi sottolineato l'esigenza in Italia di **fare sistema** e di accelerare su **efficienza e digitalizzazione**: "I dati di SRM ci danno due buone notizie: la prima è che il PIL mondiale continuerà a crescere nei prossimi anni; la seconda è che l'area

del Mediterraneo si sta sviluppando più delle altre in termini di traffico via mare: questo significa che siamo nel luogo giusto al momento giusto. L'Italia per collocazione e conformazione geografica può essere la **piattaforma logistica d'Europa**: possiamo ricevere e spedire merci via mare, possiamo fare da ponte con il primo mercato al mondo, che resta l'Europa. Eppure, l'LSCI (Liner Shipping Connectivity Index) ci dice che Paesi come Turchia, Tunisia, Egitto, Marocco, Spagna, ci stanno superando o ci hanno già superato in termini di **competitività logistica**. Questo perché la corsa del nostro Paese per recuperare il gap con il Nord Europa è frenata da una incapacità endemica di fare sistema: pubblico e privato faticano ancora a condividere una visione comune nello sviluppo

di infrastrutture e servizi alla merce. Diciamo sempre che gli italiani sono bravi ad unire le forze nei momenti difficili. È arrivato il momento di lavorare insieme per un obiettivo comune: far crescere l'industria logistica di questo Paese, al servizio di manifattura e Made in Italy". Il Presidente ha poi concluso, sottolineando l'alto potenziale di crescita dell'industria logistica italiana: "Attualmente il valore fatturato dal settore dei trasporti e della logistica è intorno ai 43 miliardi di euro. La **potenzialità di crescita** dell'industria logistica italiana è tale da poter arrivare a 110 miliardi: la logistica è una **miniera di opportunità**, ma se vogliamo coglierle dobbiamo accelerare e condividere come Paese una linea strategica di sviluppo chiara, coerente e senza stop".



Logistica in Lombardia

L'occupazione cresce quattro volte rispetto alla media regionale

Lo studio di PoliS-Lombardia presentato evidenzia che gli occupati, arrivati a 211.000, sono cresciuti nel 2018 dell'1,2% contro il +0,3% registrato nel mercato del lavoro nel suo insieme.

Crescono (+8% nel periodo 2016-2018) le aziende che hanno assunto. Aumentano i lavoratori over 55 anni e diminuiscono le società di persone (-6%) e le imprese individuali (-2,5%).

I lavoratori sono soprattutto a tempo indeterminato (81,04%), **l'occupazione è cresciuta** nel periodo 2016-2018 del 3,4% e, seppure le nuove assunzioni sono per 3/4 qualifiche operaie, si registrano alcuni segnali d'innovazione (+55% di laureati): è quanto emerge dalla ricerca "L'impatto occupazionale della logistica in Lombardia" condotta da PoliS-Lombardia. Una dinamicità influenzata probabilmente anche dallo sviluppo, nella logistica, delle nuove tecnologie e dell'e-commerce.

A differenza di altri studi presentati recentemente, PoliS-Lombardia ha analizzato e confrontato tre diverse fonti statistiche: i dati amministrativi di Infocamere - Movimprese, le indagini campionarie ISTAT sulle forze lavoro e le "comunicazioni obbligatorie" (COB) relative alla domanda di lavoro espressa dalle imprese. Questo ha permesso di ottenere uno spaccato più preciso di un settore che sta trainando l'economia lombarda.

Rispetto alle dinamiche imprenditoriali, si registra una **crescita** nel periodo 2016-2018 del numero di **imprese che assumono**, +8%. Sebbene complessivamente il numero delle imprese attive sia costante (26.800 ca), nel periodo esaminato emerge una crescita delle società di capitali (+4,5% nel 2017 e +5,4% nell'ultimo anno) e un calo di quelle di persone (-6%) e delle imprese individuali (-2,5%).

Nel corso degli ultimi anni, è rimasto contenuto il fenomeno cooperative. Si è registrato un calo dell'incidenza del numero di soci lavoratori. Questo fenomeno ha radici complesse: numerose cooperative si stanno trasformando in

srl, avendo perduto molti dei vantaggi che la forma classica dava loro, con l'effetto finale di garantire una **maggiore tutela** ai lavoratori stessi.

Gli occupati operano prevalentemente nella divisione trasporti (48,8%) e nel magazzinaggio (32,9%). I restanti nei servizi postali (14,4%) e nel trasporto aereo e marittimo (3,9%).

Dal punto di vista della distribuzione territoriale, la logistica appare concentrata principalmente nell'area metropolitana milanese (Città Metropolitana e province di Monza e Brianza e di Lodi) con il 49,8% degli occupati. Un dato che si accompagna alla forte dinamicità evidenziata dai nuovi rapporti di lavoro che, nella stessa area, sono stati nel 2018 il 61,9% del totale della logistica in Lombardia.

Il risultato è dovuto al fatto che l'area milanese è quella ad avere il maggiore **accesso al sistema infrastrutturale**, in particolare autostradale e aeroportuale lombardo. Seguita dai territori di Pavia, Bergamo e Varese. In merito alle dinamiche socio demografiche (età, genere e titolo di studio), si registrano 2-3 punti percentuali di lavoratori anziani in più rispetto al valore medio lombardo ed è di circa 1,5 punti inferiore l'incidenza della componente giovanile fino a 24 anni, che però presenta una ripresa nell'ultimo anno.

Sostanziali differenze si registrano, rispetto all'andamento del mercato del lavoro lombardo, per la suddivisione per genere: mentre negli altri settori la componente femminile rimane stabile al 43% circa, in quello della logistica si riduce al 24%. I maschi, infatti, sono passati dal 74,2% del 2016 al 76% del 2018.

Nonostante il **personale non qualificato** rappresenti la maggior parte dei lavoratori del settore, crescono gli occupati laureati (+55% nel periodo 2016-2018), anche se rappresentano solo il 9,5%, contro il 23,8% del mercato del lavoro lombardo nel suo insieme. Questo debole segnale "sembra comunque testimoniare", si legge nel rapporto di PoliS-Lombardia, "un innalzamento di funzioni qualificate

connesse alle trasformazioni in atto nel comparto e, in particolare, all'espansione di mansioni legate alla digitalizzazione dei servizi di supporto ai trasporti".

Il comparto registra una **forte dinamicità occupazionale**. "Anche limitando l'arco temporale di osservazione al periodo compreso tra il 2016 e il 2018" spiegano i ricercatori di PoliS-Lombardia "il numero dei nuovi contratti posti in essere è aumentato in modo considerevole, passando dai 101.000 del primo anno ai 125.000 dell'ultimo, pari ad un aumento del 24,5%, con un picco particolarmente accentuato nel corso del 2017. Tale fenomeno è presumibilmente imputabile alla sensibile **crescita delle assunzioni** con contratti a termine (passati dal 51% al 59%), cui si è accompagnato anche un pronunciato incremento delle proroghe degli stessi".

È soprattutto nelle province di Pavia, Monza e Brianza e Milano che si registra un numero di contratti a tempo indeterminato superiore alla media regionale. Ed è il personale non qualificato a rappresentare, nel triennio preso in esame, il 42% del totale degli avviamenti. "Un dato" spiegano gli analisti "riconducibile al forte peso dell'attività di magazzinaggio e di trasporti".



Citytech prende il volo

La nuova frontiera dell'innovazione: la Urban Air Mobility

Nuovo appuntamento il prossimo 20 e 21 novembre 2019 a Milano con Citytech, l'evento B2B che indaga a 360° le nuove frontiere tecnologiche legate alla mobilità del futuro.

Novità della settima edizione dell'evento, organizzato da Clickutility on Earth, è la collaborazione con la **LUISS Business School**, hosting partner di Citytech 2019, che aprirà le porte del Milano LUISS Hub, ex spazio industriale ristrutturato in chiave contemporanea a pochi passi dalla stazione Garibaldi, nel cuore pulsante dell'innovation district di Porta Nuova.

La location, in linea con il tema di **sviluppo e riqualificazione urbana** in chiave smart affrontato da Citytech, ospiterà diversi workshop tematici e due aree espositive, una interna ed una esterna alla manifestazione, dove i maggiori rappresentanti dei settori mobilità e trasporti, le aziende più tech del mercato e le startup innovative, avranno l'opportunità di inserirsi nei dibattiti e di implementare il proprio business attraverso attività di networking.

Sul fronte delle tematiche, dopo l'Autonomous Driving Arena che ha contraddistinto la passata edizione, Citytech 2019 sarà caratterizzato dalla nuova frontiera dell'innovazione, la



mobilità urbana aerea.

Grazie alla partnership con The Aviary Project, visionaria realtà inglese, si terrà un workshop ad hoc con ospiti internazionali che illustreranno in che modo la urban air mobility si stia diffondendo su larga scala, divenendo sempre più velocemente realtà in diverse aree del mondo.

Un programma di conferenze dal taglio internazionale e ricco di contenuti innovativi affronterà, parallelamente, tematiche legate alla **micromobilità**, alla mobilità condivisa, elettrica e

autonoma, al MaaS, Mobility as a Service, allo smart parking & infrastrutture, includendo approfondimenti sulla gestione dei big data e della blockchain.

Fil rouge dei temi che saranno affrontati durante la manifestazione è lo sviluppo della **cultura digitale** e delle tecnologie ad essa connesse, sempre più centrali in ogni aspetto della nostra vita e in ogni ambito, come quello della mobilità, che contribuisce a riprogettare il paesaggio urbano e a rendere più agevole la fruizione dei servizi ad esso collegati.

SCOTTO

TENDE & TELONI



TELONI PER CAMION



TENDE DA SOLE



Via Circonvallazione 30
CASTELLETTO STURA (CN)
Tel./Fax 0171.791391

www.teloniscotto.it - info@scottoteloni.it

Tre conferenze Nazionali per il Future Mobility

Appuntamento dal 18 al 22 novembre a Torino Lingotto

Future Mobility Week, annuncia le nuove date e fissa, per la sua **seconda edizione**, un programma di appuntamenti che si rinnovano seguendo la continua evoluzione del settore della mobilità.

In programma a Torino dal 18 al 22 novembre prossimo, la manifestazione esordirà con il momento clou, l'**ExpoForum**, il 18 e 19 novembre, organizzando occasioni di incontro, confronto e networking per gli operatori del settore e offrirà, nei giorni successivi, **visite guidate** alle eccellenze progettuali e produttive dell'area torinese.

Le due giornate dell'ExpoForum si articoleranno in un programma di conferenze e in un'area esperienze dedicata ai **test dei veicoli** più innovativi. Centro dell'agenda 2019 tre Conferenze Nazionali su argomenti che si stanno imponendo come centrali nell'evoluzione futura della mobilità: Urban Air Mobility, Guida Autonoma e Micromobilità e sui quali Torino è terreno di sperimentazione, arrivando per prima rispetto alle altre grandi città italiane.

#1 - Urban Air Mobility

La mobilità aerea urbana, applicata sia alle merci che alle persone, è una tendenza trainata da una serie di rivoluzioni nel campo dei materiali, dei motori, delle batterie, dell'elettronica e dei software, e stimolata dall'affermarsi sul mercato dei droni.

Investitori, start-up e grandi **aziende aerospaziali e automobilistiche**, fornitori logistici e di servizi di mobilità stanno dimostrando interesse verso questa nuova dimensione della mobilità ormai da qualche anno. Per l'amministrazione torinese Future Mobility Week è stata la prima occasione di incontro con il mondo accademico e imprenditoriale di questo settore,



incontro che ha portato a formalizzare la partecipazione del capoluogo piemontese alla UAM Initiative europea, finora unica città italiana.

#2 - Guida Autonoma

Anche la Conferenza Nazionale sulla Guida Autonoma rappresenta una conferma del ruolo primario ricoperto da Torino nella **sperimentazione** in ambito mobilità. La Città infatti è, insieme a Parma, terreno di sperimentazione per le aziende e i team di ricerca che, sottostando al decreto ministeriale, vorranno testare in condizioni reali e nel traffico di tutti i giorni le prestazioni di guida autonoma di automezzi per il trasporto privato e pubblico.

#3 - Micromobilità

Monopattini elettrici, segway e monoruota hanno recentemente occupato il paesaggio urbano diffondendosi con estrema rapidità e offrendo una soluzione reale per il decongestionamento del traffico. Ma coniugare **sicurezza e praticità** è la vera sfida della micromobilità e la normativa è all'inseguimento della realtà. Il MIT, infatti, ha da poco approvato il decreto ministeriale che regola la sperimentazione di questi veicoli nei Comuni Italiani e, anche in questa occasione, Torino è tra le città che hanno

sottoscritto il protocollo.

Nelle due giornate interverranno ospiti che racconteranno **case history internazionali** per un confronto stimolante e di crescita con le best practice europee; istituzioni locali che parleranno di come si stanno organizzando per mettere in pratica le sperimentazioni; rappresentanti di aziende che illustreranno il loro approccio a questa nuova dimensione di mobilità e start-up che esporranno le soluzioni offerte al mercato.

Le tre Conferenze Nazionali sono un apripista in Italia e rafforzano la leadership di FMW come manifestazione di riferimento per la mobilità smart. Accanto a queste, incontri e conferenze anche su temi già consolidati come i veicoli sostenibili; l'accesso universale alla mobilità, la **logistica intelligente e sostenibile**, le smart road e le infrastrutture, la mobilità come servizio e le varie forme di sharing, la città sicura e resiliente.

Future Mobility Week è organizzato da GL Events e Clickutility Team, da sempre ai vertici nella realizzazione di manifestazioni di divulgazione e di incontri d'affari nel campo della mobilità e della logistica a 360 gradi, a Torino e in tutta Italia.

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



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

TISPOL: controlli dal 13 al 19 maggio

I risultati della campagna "Truck & Bus" per la sicurezza stradale

Da lunedì 22 a domenica 28 luglio 2019 si è tenuta l'ultima campagna "Truck and Bus" di controlli sulle strade europee di TISPOL, il network delle Polizie Stradali.

Con questa campagna, la rete di cooperazione tra le Polizie Stradali europee persegue l'obiettivo di elevare gli standard di sicurezza stradale a livello comunitario, sviluppando la consapevolezza da parte di tutti gli utenti della strada che le Polizie Stradali degli stati membri dell'Unione Europea lavorano con strumenti omogenei.

Inoltre, in accordo con il Piano d'Azione Europeo si persegue l'obiettivo di **ridurre il numero delle vittime** e degli incidenti sulla strada.

I controlli, effettuati su mezzi pesanti e autobus, sono stati volti principalmente alla verifica del rispetto del limite della velocità, livello di alcol, assunzione di droghe, uso delle cinture di sicurezza, infrazioni sull'uso del tachigrafo, eccesso di peso dei veicoli, carichi pericolosi e verifica dei documenti.

Inoltre, fermare i mezzi su strada consente alla polizia di **controllare eventuali traffici umani** e casi di immigrazione illegale, trovare persone ricercate, in possesso di droga, armi da fuoco, refurtiva o constatare altri crimini.

La stagione estiva vede un'intensificazione del traffico sulle strade, per



via degli spostamenti dei vacanzieri. Di conseguenza aumenta anche la presenza di bus e camion diretti alle destinazioni turistiche e il **rischio di incidenti**. Pertanto, gli agenti hanno prestato particolare attenzione al controllo dello stato psicofisico degli autisti professionisti, verificando che le ore di guida e i riposi siano rispettati.

Nel caso specifico dei bus, si è verificata anche la strumentazione d'emergenza, come i martelli frangi vetri, e il corretto funzionamento delle porte elettriche. In questo modo, si cercano di minimizzare le conseguenze negative per i passeggeri coinvolti in eventuali incidenti.

Particolare attenzione è stata rivolta all'uso corretto dei **telefoni alla guida**.

Tuttavia, i controlli non sono soltanto un momento per accertare eventuali

sanzioni, ma sono occasioni nelle quali fornire avvisi e suggerimenti sulla sicurezza stradale, ad esempio sull'importanza di allacciare sempre le cinture di sicurezza anche da parte dei passeggeri.

Il **Presidente della TISPOL**, Volker Orben, ha dichiarato: "TISPOL è impegnata a garantire strade più sicure in tutta Europa. Sappiamo che la stragrande maggioranza dei camionisti e degli operatori è orgogliosa della qualità e della sicurezza del proprio lavoro, e per questo ci impegniamo a sostenerli".

"Tuttavia, rimane una percentuale di operatori meno scrupolosi, che mettono prima i profitti, tagliando le spese per la sicurezza. È contro di loro che si concentrano i nostri sforzi. Stiamo anche lavorando per garantire un'applicazione più equa delle leggi vigenti in materia di sicurezze dei veicoli commerciali di grandi dimensioni."

A giugno, invece, è stata condotta una **campagna contro l'abuso di alcol** e droghe alla guida, i cui risultati sono stati appena pubblicati. Su 1.010.000 test condotti, 15.724 sono risultati positivi all'alcol e in 4.760 casi sono state rilevate altre sostanze. Inoltre, sono stati constatati 750 casi di altri crimini, come la detenzione di droga, armi da fuoco o refurtiva e tratta di essere umani. L'operazione è stata svolta nei 28 Paesi in Europa, su automobilisti, motociclisti e autisti professionisti.

I dati dell'**Organizzazione Mondiale della Sanità** per la settimana mondiale della sicurezza stradale hanno rilevato che:

- ogni giorno 3.700 persone muoiono in incidenti stradali;
- ogni anno muoiono sulle strade 1.350.000 di persone;
- i Paesi a basso reddito hanno appena l'1% dei veicoli del mondo, ma rappresentano il 13% delle vittime del traffico stradale;
- India, Cina e Brasile sono i primi tre luoghi più pericolosi per viaggiare su strada;
- gli incidenti stradali sono la prima causa di morte per le persone di età compresa tra i 5 e i 14 anni.

Reti TEN-T: controlli al via

Il monitoraggio delle reti transeuropee

Prendono il via i controlli previsti su due terzi delle reti transeuropee: il monitoraggio dovrebbe concludersi entro la metà del 2020.

La prima fase di attività ispettiva sulla **rete stradale transeuropea** (rete Ten), disciplinata dal decreto legislativo n. 35 del 15 marzo 2011 "Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture".

Lo scopo di tale attività è la salvaguardia degli utenti della strada e la riduzione degli incidenti stradali.

Per i lavori di verifica saranno impiegati 53 ispettori chiamati ad effettuare **ispezione sulla rete** stradale transeuropea nazionale su due terzi della rete, per un totale di 6.280 km a

fronte dei complessivi 9.400 km circa. Per la piena operatività del programma, il disciplinare per gli ispettori stabilisce che la relazione ispettiva venga presentata entro 120 giorni dall'attivazione dell'incarico e, quindi, entro il 21 ottobre 2019.

I risultati delle relazioni saranno utilizzati per programmare gli **interventi manutentivi** ordinati per priorità, riducendo così l'incidentalità stradale della rete transeuropea nazionale.

L'attività ispettiva della rimanente rete stradale europea (circa 3.400 km) sarà avviata entro fine anno con le risorse derivanti dai fondi versati dalle società concessionarie autostradali per il 2019. Il **completamento dell'attività** per l'intera

rete è quindi previsto per giugno 2020. Con il termine dell'ispezione si riuscirà per la prima volta ad avere un quadro completo delle **criticità della rete** e, di conseguenza, un programma mirato di interventi di manutenzione, finalizzato proprio al miglioramento della sicurezza stradale.



Trasporto di animali vivi

Imposto il divieto con temperature superiori ai 30° C

Divieto di trasporto di animali vivi se le temperature superano i 30 gradi. Con una nota, il **Ministero della Salute** ricorda che nei mesi estivi, con l'aumento delle temperature, occorre programmare in modo adeguato il trasporto di animali vivi su lunghe distanze.

Oltre alle ragioni di natura etica, infatti, il Regolamento (CE) n. 1/2005 che impone l'obbligo di garantire la salute durante gli spostamenti nei mesi più caldi.

In particolare, gli autotrasportatori dovranno fare molta attenzione: alle **temperature eccessivamente elevate**; all'idoneità degli animali ad essere; trasportati allo stato fisiologico; alla densità del carico; alla quantità e qualità della lettiera; al rispetto delle soste e dei tempi di riposo, di abbeverata e di alimentazione.

Pertanto, gli autotrasportatori dovranno monitorare la temperatura interna del mezzo, pianificare i viaggi nelle ore più



fresche della giornata e a valutare l'ora di arrivo in caso di imbarco marittimo o di controlli doganali per garantire al meglio il **benessere animale**.

Con temperature superiori ai 30° C i trasporti non devono essere autorizzati. [Clicca qui per leggere la nota in formato integrale.](#)

Rallentano i lavori stradali

Dopo il boom dei primi mesi del 2019, ora manca il bitume

Nei primi 5 mesi del 2019 i lavori stradali hanno registrato una significativa crescita, con la **produzione di bitume** (componente principale dell'asfalto e fondamentale indicatore dello stato di manutenzione delle nostre strade) che ha segnato un +18%; un dato senza precedenti negli ultimi 12 anni, contrassegnati invece da continui cali dell'impiego di questo materiale che ha prodotto, come naturale conseguenza, un graduale degrado del nostro patrimonio stradale.

Purtroppo oggi all'apice della stagione, nel momento climaticamente più propizio per mettere in opera i lavori, a frenare la ripresa è la mancanza di materia prima (il bitume) sul mercato.

La denuncia arriva dall'Associazione SITEB - Strade Italiane E Bitume, che rappresenta l'intera filiera delle strade e del bitume in Italia.

"Oggi le nostre imprese vivono un paradosso", rileva il Presidente dell'Associazione Michele Turrini, "da



una parte sussistono **condizioni di mercato favorevoli** che non vedevamo da tempo: finalmente dopo anni di blocco la domanda di lavori stradali è tornata a crescere, così come gli appalti banditi dalle pubbliche amministrazioni, lo "**Sblocca Cantieri**" (se chiarirà alcuni aspetti) potrebbe portare ulteriori benefici in tal senso, sembrano ormai alle spalle anche gli effetti negativi legati all'entrata in vigore del Codice Appalti;

dall'altra parte però, questa crescita è frenata da una carenza di materia prima (il bitume) che rischia di essere del tutto insufficiente per il mercato nazionale dei **lavori stradali**. Le nostre imprese sono pronte a operare, ma senza bitume resteranno ferme al palo".

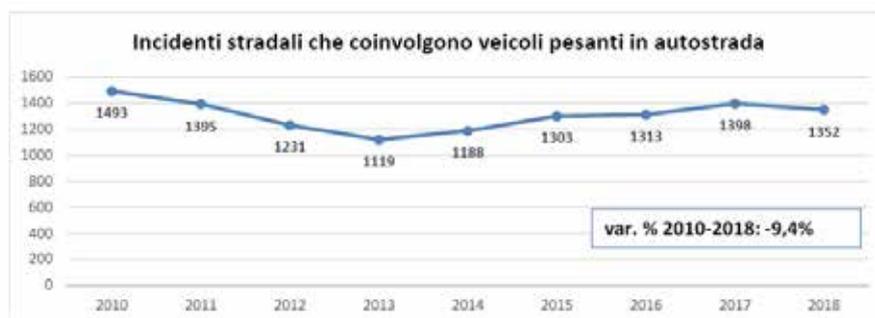
Tale scarsità di materia prima ha inoltre prodotto un'impennata dei prezzi del bitume che da gennaio a oggi ha subito un incremento di oltre il 15%.

Calano gli incidenti stradali

In 8 anni -11% per autobus e camion

L'analisi del Centro Ricerche Continental Autocarro comunica che gli incidenti di autobus e autocarri sono diminuiti dell'11% in 8 anni. In occasione della settimana europea dei controlli promossa da TISPOL, che si concluderà domenica 28 luglio 2019, il Centro di Ricerche Continental Autocarro ha elaborato i dati relativi all'evoluzione negli ultimi anni, **dal 2010 al 2018**, degli incidenti stradali che hanno visto il coinvolgimento di autobus e autocarri nel nostro Paese.

Dai risultati si evince un **calo dell'11%** (da 14.748 incidenti nel 2010 a 13.129 nel 2018). Allo stesso tempo, il numero totale di incidenti stradali in Italia è passato da 212.997 nel 2010 a 172.344 nel 2018,



segnano una diminuzione del 19,4%.

L'analisi proposta si è concentrata principalmente sugli **incidenti stradali avvenuti in autostrada**, nei quali sono stati coinvolti mezzi pesanti. I dati mostrano che in 8 anni tali incidenti sono calati del 9,4%. Tuttavia, guardando

il dettaglio anno per anno, si nota un graduale aumento tra il 2013 e il 2017, che si è interrotto soltanto nel 2018.

Ci si augura che tale calo rappresenti l'inizio di un'inversione di tendenza che possa proseguire anche nei prossimi anni.

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 LUCIO CRUCIANI, AUTOTRASPORTATORE DI PERUGIA "OTTENERE LE AUTORIZZAZIONI PER IL TRASPORTO ECCEZIONALE È SEMPRE PIÙ COMPLICATO"

Mi chiamo Lucio Cruciani e sono il titolare della **Tecnogru** di Perugia, azienda che si occupa di trasporti eccezionali, per dimensione e peso, trasporti in ADR, di carburante e rifiuti pericolosi, trasporti di inerti e movimentazioni industriali con gru e autogru. Operiamo per lo più sul territorio nazionale, dirigendoci all'estero, saltuariamente, su commessa italiana.

Disponiamo di **30 veicoli**, tra macchine di trasporto carburante, inerti, carrelli vari e mezzidotati di gru, e di **20 dipendenti**. La sede è a Torgiano, in più abbiamo tre piazzali all'interno della provincia.

Per i trasporti eccezionali abbiamo riscontrato un peggioramento della situazione. Negli ultimi anni, i problemi si sono inaspriti, rendendo sempre più difficoltoso organizzare i viaggi in breve tempo, soprattutto per i carichi che riguardano il peso. Tra ponti e infrastrutture viarie, lavori di manutenzioni e nuovi divieti di transito che modificano la viabilità nazionale quotidianamente, l'attività è rallentata e sempre più complessa. Le **autorizzazioni** hanno

costi elevati e richiedono tempo. Ci vuole del **personale dedicato** che segua le pratiche, perché in Italia non basta chiedere un'autorizzazione unica, ma bisogna rivolgersi a tutti gli enti coinvolti: provincia, ANAS, autostrade, etc.

L'ideale sarebbe riuscire a lavorare in tranquillità una volta ricevuta l'autorizzazione, ma l'inconveniente è sempre dietro l'angolo: ponti chiusi, lavori stradali, deviazioni e limitazioni al traffico.

Per cercare di rimanere aggiornati abbiamo aderito a un **gruppo Facebook** formato da autotrasportatori dislocati in tutta Italia. Attraverso il contributo dei partecipanti, si cerca di portare a conoscenza delle problematiche, ed eventuali soluzioni, sia di tipo autorizzativo che di viabilità.

Un altro problema che si ha per i trasporti eccezionali è la mancanza di **costi minimi** che permette ad alcune aziende di lavorare sottocosto e rovinare il mercato intero. Si creano così situazioni in cui gli autisti sono costretti a viaggiare più del consentito oppure sottopagati.

I margini sono sempre più bassi e, nono-

stante le leggi vigenti anticabotaggio, questa tipologia di **concorrenza sleale** continua ad essere piuttosto diffusa.

In più, dobbiamo competere con aziende che operano in Italia con **sede estera**, quindi soggette a una tassazione più vantaggiosa. Non dico che sia necessario un'imposizione dei prezzi da parte dello Stato, ma chi lavora onestamente dovrebbe essere tutelato, con controlli sia da parte delle forze dell'ordine sia da parte del cliente.

Infine, l'ultimo pensiero lo dedico al **Sistri**, il sistema di tracciabilità dei rifiuti costato migliaia di euro alle aziende e mai entrato in funzione. Dopo aver adeguato i mezzi alla normativa, con un costo unitario di circa 1.000-1.200 euro per l'acquisto dell'apparecchiatura e il montaggio, per 5-6 anni abbiamo dovuto sostenere costi annuali per il mantenimento di Sim, chiavette e quote varie. Tutti **soldi buttati** in un sistema che non ha mai funzionato, dismesso da gennaio 2019 e che verrà sostituito da un altro, con conseguenti costi di adeguamento.

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

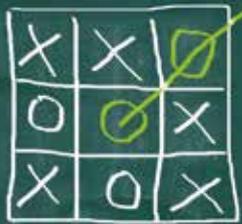


Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



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

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



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



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

www.trasportonotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.org



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

Basta incidenti

Assotrasporti chiede maggiore sicurezza

A quasi un anno dall'incidente che causò l'esplosione dell'autobotte a Bologna, nella giornata di martedì 30 luglio 2019 si è verificato un altro tragico episodio.

Secondo le prime ricostruzioni, in seguito al **tamponamento di due mezzi**, si è propagato un incendio che ha causato la morte di Gheorg Pantea Moglan, autista esperto di 68 anni di Treviso, originario della Romania. Un'altra morte sul lavoro, l'ennesima vita che forse si sarebbe potuta salvare.

La voce di Fabrizio Civallero, Segretario Nazionale di Assotrasporti, si unisce a quella di tutte le famiglie di autotrasportatori e di chi viaggia regolarmente sulle strade: "è ora di dire basta! Non si può più tollerare una situazione del genere. Si sente sempre parlare di sicurezza, progresso e nuove tecnologie, tutte buone idee che rimangono sempre e solo sulla carta."

Di fatto, le nuove tecnologie esistono: al giorno d'oggi i veicoli più tecnologici sono capaci di **assistere l'autista alla guida**, avvisare dei pericoli imminenti, mantenere la distanza di sicurezza e la carreggiata e frenare in caso di distrazione o malore dell'autista. Se in questi casi fossero stati presenti i suddetti sistemi di frenatura, si sarebbero potuti evitati gli incidenti o, perlomeno, le conseguenze sarebbero state ridotte al minimo.

A tal proposito, il Presidente di Assotrasporti, Secondo Sandiano, ricorda le conclusioni del convegno intitolato "Sicurezza e Mobilità. Mobilità attiva e passiva delle persone e delle merci nel terzo millennio", organizzato in collaborazione con il Centro Ricerca Trasporti dell'Università di Genova in occasione del **Move.App Expo 2018** a Torino Lingotto: "è necessario rendere obbligatoria l'installazione dei sistemi di assistenza alla guida anche sui mezzi già in circolazione."

Se è vero che l'Unione Europea si è già mossa su questa strada, proponendo di equipaggiare con i nuovi **sistemi di sicurezza attiva e passiva** tutti i



Dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano

Cuneo, 01 agosto 2019

Egredi

Presidente del Consiglio dei Ministri **Giuseppe Conte**,
V-Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro dell'Interno **Matteo Salvini**,
V-Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro dello Sviluppo Economico **Luigi Di Maio**,
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Daniilo Toninelli**,
Sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti **Michele Dell'Orco**,
Ministro degli Affari Esteri **Enzo Moavero Milanesi**,
Ministro dell'Economia e delle Finanze **Giovanni Tria**,
Ministro dell'Ambiente, della tutela del territorio e del mare **Sergio Costa**,

E p.c.

Egredi

Presidente e Componenti del Consiglio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti,
Componenti IX Commissione Trasporti poste e telecomunicazioni alla Camera,
Componenti 8° Commissione Lavori pubblici, comunicazioni al Senato,
Componenti XI Commissione Lavoro pubblico e privato alla Camera,
Componenti 11° Commissione Lavoro, previdenza sociale al Senato,
Componenti XIV Commissione Politiche dell'Unione Europea alla Camera,
Componenti 14° Commissione Politiche dell'Unione Europea al Senato,
e tutti gli altri Deputati e Senatori.

Con la presente, l'associazione nazionale di categoria degli autotrasportatori **Assotrasporti** richiede il **Vostro intervento** in merito alla necessità di maggiore sicurezza sul lavoro.

Come noto, a quasi un anno dall'incidente che causò l'esplosione dell'autobotte a Bologna, nella giornata di martedì 30 luglio 2019 si è verificato un altro tragico episodio.

Secondo le prime ricostruzioni, in seguito al tamponamento di due mezzi, si è propagato un incendio che ha causato la morte di Gheorg Pantea Moglan, autista esperto di 68 anni di Treviso, originario della Romania. Un'altra morte sul lavoro, **l'ennesima vita che forse si sarebbe potuta salvare**.

ASSOTRASPORTI, Associazione di categoria iscritta al Registro per la Trasparenza dell'UE (n. 378197115670-41)

Sede legale: Via Fiume 34, 18038 Sanremo (IM)

Web: www.assotrasporti.eu | Tel: 348 8827231 - 199 302013 | Skype: assotrasporti

Email: info@assotrasporti.eu | Pec: assotrasporti@pec.assotrasporti.eu | C.F.: 90051720085

veicoli già dal 2022 e, successivamente, renderli obbligatori come dotazione di serie su tutti i veicoli nuovi dal 2024, la domanda sorge spontanea: e nel frattempo?

"Il Governo deve imporre l'adozione di questi sistemi di sicurezza ai mezzi già in circolazione" afferma Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti. "Gli incentivi per l'autotrasporto sono

sicuramente una risorsa importante per la categoria, ma è necessario che parte dei finanziamenti sia destinata all'**adeguamento del parco circolante**. Ne va della sicurezza dei lavoratori e di tutti gli utenti della strada."

Questa, in breve, la richiesta che Assotrasporti ha fatto al Governo e agli eurodeputati italiani (in foto la prima pagina della lettera inviata).

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 STRAORDINARI, FESTIVI E NOTTURNI

L'art. 26 CCNL Assotrasporti stabilisce, in via generale, per tutte le categorie di lavoratori, che le ore di lavoro ordinario prestate nella giornata di domenica, o nelle **giornate festive**, sono retribuite con una maggiorazione del 20%, quale corrispettivo del maggiore disagio per il lavoro prestato.

Secondo l'art. 27, il lavoro ordinario prestato occasionalmente nelle **ore notturne** viene maggiorato della percentuale del 15%, sempre sulla paga base nazionale.

Secondo l'art. 28, il lavoro ordinario prestato occasionalmente nelle **ore notturne di una giornata festiva** viene maggiorato del 30%.

Si considera lavoro notturno quello prestato dalle ore 22,00 alle 6,00. Il personale addetto ai turni notturni, il cui orario di lavoro si protrae dalle ore 22,00 alle ore 6,00, deve osservare un riposo di almeno 12 ore consecutive prima di riprendere il lavoro.

Il lavoro straordinario è il lavoro prestato oltre le 40 ore settimanali (art. 1, comma 2, lett. c), d.lgs. 66/2003). Il ricorso allo **straordinario** deve essere contenuto ed è legittimo solo a determinate condizioni.

In primo luogo, deve essere previsto dal contratto collettivo applicato in

azienda, che normalmente prevede anche una durata massima annuale; non è necessario il consenso del lavoratore, dovendo ritenersi il relativo ordine manifestazione del potere organizzativo e direttivo del datore di lavoro.

Il lavoratore può **rifiutare** il lavoro straordinario quando:

- è un lavoratore studente (art. 10, comma 1, legge 300/1970;
- sussiste un giustificato e comprovato

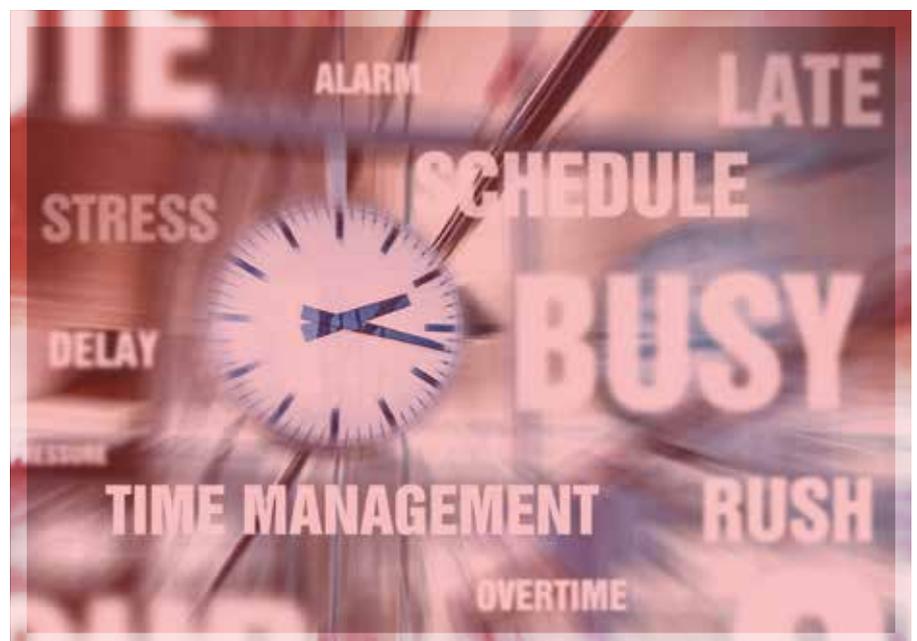
motivo di rilevante gravità che impedisce la prestazione;

- il potere del datore di lavoro non è stato esercitato secondo correttezza e buona fede.

In difetto di una esplicita previsione contrattuale collettiva, il ricorso al lavoro straordinario è ammesso previo accordo tra le parti, nel **limite annuale legale di 250 ore**.

Vi sono poi alcune situazioni particolari che autorizzano il ricorso allo straordinario:

- eccezionali esigenze tecnico-produttive, con impossibilità di fronteggiarle attraverso l'assunzione di altri lavoratori;



- cause di forza maggiore o casi in cui la mancata esecuzione di prestazioni di lavoro straordinario può dare luogo ad un **pericolo grave** ed immediato, ovvero a un danno alle persone o alla produzione;
- eventi particolari, come mostre fiere e manifestazioni collegate all'attività produttiva.

Secondo le previsioni dell'art. 29 del CCNL Assotrasporti (Lavoro straordinario) le prestazioni svolte oltre l'orario normale giornaliero sono considerate lavoro straordinario. È facoltà del datore di lavoro richiedere prestazioni lavorative straordinarie a carattere individuale nel **limite di 160 ore annue**. Il lavoratore non può compiere lavoro straordinario ove non sia autorizzato dal datore di lavoro.

È prevista, per i lavoratori ai quali non si applica l'orario di lavoro discontinuo o di semplice attesa e custodia, una **maggiorazione** da calcolarsi **sulla paga** base nazionale nelle seguenti misure:

1. 15% per le prestazioni di lavoro straordinario diurno (dal lunedì al venerdì o dal martedì al sabato);
2. 20% per le prestazioni di lavoro straordinario diurno (il sabato o il

lunedì);

3. 25% per le prestazioni di lavoro straordinario diurno festivo;

4. 35% per le prestazioni di lavoro straordinario notturno;

5. 40% per le prestazioni di lavoro straordinario notturno festivo.

Il datore di lavoro può chiedere le prestazioni di lavoro straordinario esplicitamente o implicitamente, creando situazioni che lo rendano necessario e con la mancata contestazione una volta che lo stesso sia venuto a conoscenza della prestazione.

Le parti possono anche concordare la prestazione del lavoro straordinario con **regolarità e continuità**, sempre nel

rispetto del limite orario contrattuale annuo di cui sopra, prevedendo una forma di compenso forfettizzato.

Tale modalità di gestione e pagamento delle prestazioni straordinarie non può però comportare per il lavoratore una perdita di retribuzione rispetto a quanto avrebbe percepito con la maggiorazione ordinaria e deve essere attuata attraverso l'applicazione di una voce retributiva specifica che evidenzii chiaramente la maggiorazione rispetto alla retribuzione oraria.

Si considera illecita la clausola che prevede la **forfettizzazione** della retribuzione indipendentemente dal numero delle ore lavorate.



NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE



via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggior@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



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.

LA CESSAZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO IL PERIODO DI PREAVVISO

Il CCNL imprese autotrasporto richiama questo istituto contrattuale all'art. 48 del testo, principalmente dedicato alle condizioni che determinano la cessazione del contratto di lavoro.

Poiché il preavviso, oltre che dal contenuto del suddetto articolo, è anche regolamentato dal Codice Civile (art. 2118) e da varie prese di posizione della giurisprudenza succedutesi nel corso degli anni, è bene considerare alcuni aspetti che sono spesso **motivo di contenzioso**.

L'obbligo di rispettare il preavviso sussiste sia in caso di dimissioni volontarie del lavoratore, che in caso di licenziamento intimato dal datore di lavoro e, a meno di espressa rinuncia concordata fra le parti, il mancato rispetto del periodo, in tutto o in parte, costituisce **inadempienza contrattuale**, in relazione alla quale la parte che lo subisce può richiedere un risarcimento in giornate nell'ambito delle durate fissate dal CCNL.

In sede di assunzione possono essere pattuite clausole che prevedano periodi più lunghi, sia in caso di recesso intimato dal datore, che in caso di dimissioni. In questo secondo caso è d'obbligo una **contropartita economica**, a titolo di compensazione per la deroga "in peius" alle norme contrattuali.

Durante il preavviso il rapporto di lavoro prosegue normalmente: il lavoratore è obbligato ad eseguire la prestazione e il datore di lavoro è tenuto a corrispondere la retribuzione e a computare il periodo, ad ogni effetto, ai fini dell'anzianità; con l'unico avviso che non potranno essere considerate, secondo la citazione del testo contrattuale, le assenze per ferie, congedo matrimoniale e, di norma, anche malattia e infortunio.

Questo comporta la necessità che, verificandosi tali sospensioni, la scadenza originariamente fissata venga spostata in avanti nel tempo fino a copertura delle giornate di interruzione. La legge disciplina anche alcune casistiche al ricorrere delle quali le parti risultano esonerate dal rispetto dell'obbligo in esame, più precisamente: la **lavoratrice madre** che si dimette

entro un anno di età del bambino (alla quale però va corrisposta l'indennità sostitutiva), il lavoratore che si dimette per **giusta causa**, il datore che recede per giusta causa, in caso di **mutuo consenso** fra le parti, in caso di interruzione durante il periodo di prova.

Nel caso in cui, come già detto, il preavviso non sia lavorato in tutto o in parte, la parte che ha comunicato il recesso deve corrispondere all'altra un'indennità equivalente all'importo della retribuzione che sarebbe spettata per il periodo, maggiorata dei ratei delle mensilità aggiuntive e di eventuali altri elementi variabili (es. provvigioni, premi di produzione, partecipazione a utili).

In caso di morte del lavoratore l'indennità spetta ai superstiti, quali il coniuge e i figli e, se vivevano a carico del prestatore di lavoro, i parenti entro il terzo grado e gli affini entro il secondo.

Il **fallimento dell'azienda** non è considerato una giusta causa di licenziamento, in tale situazione è d'obbligo la corresponsione dell'indennità.



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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu

oppure chiamaci al **199.302013**





Avv. LORENZO PITTALUGA

LEGALE

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

L'AZIONE DIRETTA DEL SUB-VETTORE NEI CONFRONTI DEI COMMITTENTI DEL TRASPORTO

L'art. 7-ter, della Legge 286/2005 stabilisce che il vettore che "ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale".

La disposizione di legge è stata introdotta dal D.L. 103/2010. Il legislatore ha deciso di **conferire al sub-vettore** il diritto di agire direttamente nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, per ottenere il pagamento del nolo.

La ratio della disposizione di legge è quella di aiutare chi effettua materialmente il trasporto, in quanto nella maggioranza dei casi è il soggetto contrattualmente più debole.

Si assiste sempre più spesso, infatti, a **casi di mancato pagamento** da parte del vettore principale, non considerati i casi dolosi, dovuti a crisi transitoria ovvero a default.

Senza la tutela fornita dalla citata disposizione, il sub-vettore perderebbe, in molti casi, il corrispettivo dovuto per la prestazione.

Vi è, contestualmente, una rilevante penalizzazione del committente, poiché egli è tenuto al pagamento del nolo al sub vettore, anche se ha già corrisposto il dovuto al vettore principale, salvo azione di rivalsa verso quest'ultimo.

L'interpretazione della norma, ha dato luogo alla creazione di varie casistiche, fra le quali alcune tutelano

maggiormente il committente dal rischio di abusi. Ma vediamo quali.

Poiché la disposizione in commento viene giustificata nel senso di tutelare maggiormente la figura del sub. Vettore, la giurisprudenza è orientata nel senso di considerare l'azione applicabile anche se il committente ha pagato il vettore principale, ma costui non ha corrisposto al sub-vettore la parte di sua competenza.

Ciò va a **discapito dei committenti**, in quanto essi si trovano a dover pagare due volte: una al vettore principale in virtù del contratto sottoscritto con quest'ultimo e l'altra verso il sub-vettore, il quale ha azione diretta ex art 7 ter, L 286/2005.

Il pagamento effettuato nei confronti del primo vettore non ha effetto liberatorio e così il committente si trova a poter percorrere come unica strada quella di azionare la rivalsa nei confronti del committente, ai sensi del citato articolo 7 ter.

Tuttavia, nel caso di fallimento di quest'ultimo, si manifesta l'impossibilità di riottenere quanto pagato, se non in minima parte, partecipando alla distribuzione dell'attivo fallimentare.

Dottrina e giurisprudenza di merito sono inoltre unanimi nel ritenere che il sub-vettore abbia diritto di agire in via diretta per il pagamento delle proprie fatture nolo anche mediante ricorso al **procedimento monitorio**, al fine di ottenere un decreto ingiuntivo direttamente contro il committente ex art. 7-ter e non contro il primo vettore, anche se le fatture sono intestate a quest'ultimo.

Le regole sopra citate valgono nel caso di soggetti "in bonis".

Nel caso del fallimento del primo vettore, si sono registrati orientamenti giurisprudenziali contrastanti: da un lato, in alcuni precedenti si è affermata

l'inapplicabilità della suddetta normativa in presenza di procedure concorsuali, in ragione del necessario rispetto del principio della par condicio creditorum; viceversa, in altri casi è stata affermata l'irrelevanza di tali procedure rispetto alla possibilità per il sub vettore di esercitare l'azione diretta.

Un primo orientamento, sostiene che, in caso di esercizio dell'**azione diretta da parte del sub-vettore**, non sarebbe violata la par condicio creditorum, in quanto il sub vettore "non consegue il pagamento con risorse appartenenti alla massa fallimentare; al contrario, rivolgendosi ad un altro soggetto verso cui la legge gli riconosce azione, avvantaggia i creditori concorsuali perché si sottrae al concorso e rinuncia ad essere soddisfatto con somme della procedura".

Viceversa, orientamento più risalente, considera applicabile la disposizione di cui al citato art. 7-ter solo fra soggetti c.d. "in bonis", mentre se interviene il **fallimento del primo vettore** devono trovare applicazione le norme speciali dettate dalla Legge Fallimentare.

Tuttavia, tale ipotesi fa riferimento al caso in cui al momento del fallimento il committente non abbia ancora corrisposto il pagamento al primo vettore. In tal caso, infatti, il curatore ha diritto a pretendere il pagamento di quanto dovuto dal committente, pena la violazione della cosiddetta Par condicio creditorum.

Viceversa, nel caso in cui **il committente abbia pagato** il dovuto al primo vettore poi fallito, il sub-vettore ha diritto a richiedere il pagamento una seconda volta, in virtù proprio dell'azione diretta ex art. 7 ter della disposizione citata.

Tale meccanismo, a prima vista penalizzante, deve tuttavia essere inquadrato nel contesto normativo nel quale il sub-vettore troppo spesso non era pagato pur avendo concretamente portato a termine la consegna, in luogo del vettore principale che incassava tutto il corrispettivo senza aver materialmente svolto la consegna.



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.

NOVITÀ IN MATERIA DI GAS FLUORURATI

Nel 2019 sono state introdotte delle novità dovute anche al progresso tecnologico sia nel trasporto che nella gestione delle merci pericolose, denominate ADR, per il **trasporto stradale RID**, per il trasporto ferrovia e IMDG per il trasporto navale nonché nella gestione dei gas, in particolare nei gas fluorurati, ad effetto serra, molto pericolosi per l'ambiente e l'ecosistema, quest'ultimi denominati f-gas.

Le novità più salienti sono: l'introduzione di un patentino, per il quale, dopo un corso specifico, è previsto un esame teorico-pratico finale, che tutti gli operatori hanno l'obbligo di avere. Il presente attestato ha una validità di dieci anni ed è sottoposto annualmente ad una verifica di mantenimento, rilasciata da un **ente autorizzato**. L'officina deve avere una Certificazione, che viene rilasciata da un ente certificatore autorizzato, a seguito di una verifica per il possesso dei requisiti: dal personale munito di attestato, alla disponibilità di strumenti idonei per poter svolgere l'attività. Questo

Consulenza ADR

A luglio 2019 Assotrasporti, associazione di categoria a tutela dell'auto-transporto, viene contattata da una ditta di vendita ricambi per mezzi pesanti per sottoporre un quesito riguardante la vendita dei gas refrigeranti.

Il dubbio nasce dal fatto che, una ditta di autotrasporto ha richiesto l'acquisto del gas refrigerante per sostituirlo autonomamente sui propri mezzi. Il rivenditore, conscio dell'ordinanza emessa dal Ministero dell'Ambiente che vieta la vendita di questi prodotti al consumatore finale, risponde di non poterlo vendere e consiglia al cliente di rivolgersi a un'officina autorizzata. L'autotrasportatore però, sostiene che la sua categoria sia esente da tale obbligo, potendo quindi acquistare e sostituire il gas refrigerante in autonomia.

La ditta contatta quindi Assotrasporti per avere conferma, o meno, di questa esenzione di cui non è a conoscenza. Come da prassi, Assotrasporti si rivolge ai propri consulenti per dare una risposta precisa al quesito.

In definitiva, quanto sostenuto dall'autotrasportatore non è corretto, poiché "per poter acquistare, lavorare e smaltire i gas refrigeranti riconosciuti come fluorurati, dannosi per l'ambiente, occorre essere muniti di un patentino ed essere registrati nell'apposito sito www.fgas.it."

certificato ha la validità di cinque anni. In seguito è richiesta la registrazione sull'apposito sito F-GAS.

Un registro telematico contiene tutte le informazioni su questi ultimi. La registrazione è un obbligo per poter svolgere l'**attività di installazione**, riparazione, manutenzione, assistenza, smantellamento o recupero dei gas. Sempre su questo sito tutti gli attori

del settore posso accedervi, compresi consulenti e forze dell'ordine.

Il D.p.r. n. 146/18 ha introdotto alcune novità quali l'estensione della normativa predetta, in aggiunta ai **gruppi frigoriferi fissi**, anche alle celle frigorifere montate su autocarri e rimorchi, e non per ultimo anche per lo smantellamento di gruppi frigo.

Sempre a proposito dei gas fluorurati, si fa osservare che gli stessi sono usati anche negli impianti antincendio industriali.

Dal 25 luglio 2019 vigono ulteriori obblighi: l'iscrizione al Registro e di comunicare i dati delle vendite per le imprese che forniscono i **gas fluorurati**. Dopo il 25 settembre 2019, occorre fare una comunicazione circa gli interventi di installazione, controllo, manutenzione, riparazione, smantellamento di gruppi frigo e di tutte le apparecchiature contenenti questi gas.

In pari data è stato abrogato il registro di impianto e il **registro cartaceo dei rivenditori** ed infine non è più necessaria la comunicazione annuale che veniva fatta in modalità telematica.





SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



ASSICURAZIONI

**TESSERE
CARBURANTE**



LUBRIFICANTI

**LOCALIZZATORI
SATELLITARI**



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

Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64

Email: info@imprenditorieprofessionisti.it

Web: www.imprenditorieprofessionisti.it

Focus: qui Piemonte



Terzo valico e Tav Due linee ferroviarie molto discusse

Il Governo giallo-verde ha visto fin dalla sua nascita una netta contrapposizione interna in tema di grandi opere.

Se in un primo momento il Ministero dei Trasporti, a guida 5 Stelle con il Ministro Danilo Toninelli, ha predisposto che fossero effettuate delle **analisi costi/benefici** prima dell'avvio dei lavori per le grandi opere, dopo il crollo del Ponte Morandi nell'agosto 2018 abbiamo assistito a una frenata per rimettere in sicurezza il patrimonio infrastrutturale italiano esistente.

Se, da un lato, l'utilità e, soprattutto, la necessità di avere un nuovo ponte sul Polcevera a Genova non è mai stata messa in discussione, per quanto riguarda le opere piemontesi, prima su tutte la **linea TAV Torino-Lione**, gli scontri sono da sempre accesi. A questa si è aggiunta, nell'ultimo periodo, anche la questione sul cosiddetto **Terzo Valico**.

In entrambi i casi si parla di TAV, ovvero di linee ferroviarie che permettano il passaggio di Treni ad Alta Velocità e, allo stesso tempo, di alta capacità di carico per il trasporto delle merci.

Nel caso del Terzo Valico, si tratta di una linea di potenziamento tra i **sistemi portuali liguri** e il nord d'Italia, e da qui, con il resto d'Europa.

L'opera si inserisce all'interno del corridoio

Reno-Alpi delle reti TEN-T. Chiaramente, la linea ferroviaria sarà compatibile coi più moderni sistemi di trasporto merci intermodale, volti a ridurre il traffico su gomma e, di conseguenza, contribuire alla diminuzione dell'inquinamento atmosferico.

I lavori di realizzazione sono stati divisi in tronconi e si sviluppano per lo più sotto terra. In Piemonte sono attivi i cantieri di: Val Lemme, Castagnola, Radimero, Moriassi, Libarna, Pernigotti, Novi Ligure e Pozzolo Formigaro.

A maggio 2019 poi, è stato aperto l'ultimo cantiere mancante in Piemonte, tra Pozzolo Formigaro e Tortona. Una volta terminata, la linea sarà **lunga 53 km**, dei quali 37 in galleria, con un costo totale che si aggira sui 6 miliardi di euro.

La linea verrà collegata a sud con la rete di Genova, per la quale sono in corso lavori di potenziamento e adeguamento, e a nord alle linee Genova-Torino e

Tortona-Piacenza. Il termine dei lavori attualmente è previsto per il 2022.

Dunque, prova superata per il Terzo Valico che aveva ottenuto già a fine 2018 voto positivo dall'analisi costi/benefici.

Le ultime notizie riguardano la proposta del Mit, in accordo con la Regione Liguria, della nomina di **Marco Rettighieri** in qualità di commissario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e del collegamento tra il Terzo Valico e il Porto Storico di Genova.

Tuttavia, in applicazione della normativa vigente, è necessaria l'adozione di un Decreto Ministeriale per la nomina ufficiale.

Tutt'altra storia, invece, per la TAV Torino-Lione. Ostacolata fin dalle prime battute dalla gran parte dei residenti della Val Susa che vedrebbero il loro territorio distrutto dall'opera, la discussione si è poi estesa a livello nazionale, vedendo due fazioni contrapposte: da una parte si spinge per

avviare i lavori il prima possibile, reclamando un'opera necessaria per lo **sviluppo del Paese** intero; dall'altra si frenano i cantieri per evitare uno spreco di denaro pubblico e la **deturpazione del territorio**, con possibili ricadute anche pesanti per la salute dei residenti.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova galleria di base con pendenza massima del 12,5%, a doppia canna, lunga 57 km e dei relativi collegamenti ad alta velocità con le città di Lione in Francia e Torino in Italia, per un totale di circa 157km di strada ferrata.

La linea sarà quindi percorsa da treni per il trasporto passeggeri, che potranno viaggiare a una velocità massima di 220 km/h, e merci, con velocità massime di 120 km/h. Pertanto, ad essere precisi non si dovrebbe più parlare di TAV, poiché dal 2008 l'Unione Europea riconosce come Alta Velocità esclusivamente le



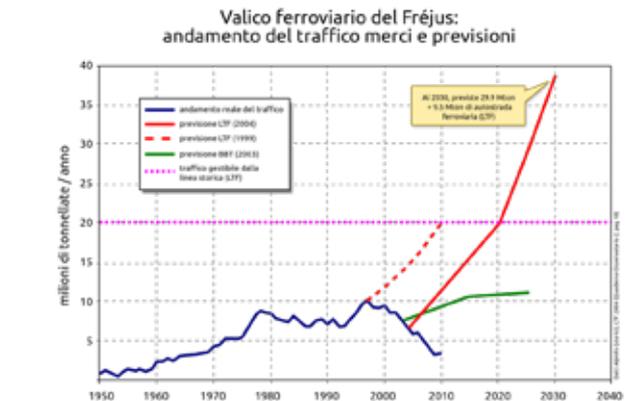
linee sulle quali i convogli viaggiano ad almeno a 250 km/h.

Inoltre, è importante sottolineare che **esiste già un tunnel ferroviario** comunemente chiamato "linea storica" pervia della sua costruzione che risale a fine '800. Questa linea è lunga 103 km, di cui 14 di tunnel, e collega Modane, in Francia, con la Val Susa in un punto più alto della montagna, raggiungendo una pendenza massima del 33%. Grazie ai lavori di ammodernamento eseguiti tra il 2003 e il 2011, il tunnel è stato adeguato al trasporto di qualunque genere di container, casse mobili e autoarticolati fino a 4 metri di altezza (caricati su carri ferroviari specifici).

Il traffico su questa linea si è mantenuto costante fino all'apertura del traforo stradale nel 1980. Da allora, il traffico merci ha iniziato una lenta diminuzione,

raggiungendo il minimo negli anni '90 con 9,5 mln/ton transitate in un anno. Il calo è poi proseguito durante i lavori di adeguamento della linea e, una volta terminati, non sono più tornati ai livelli precedenti.

I dati di traffico merci attuali e le previsioni per il futuro sono proprio uno dei punti più discussi per la realizzazione del nuovo tunnel. I NO TAV trovano quindi conferma nell'inutilità dell'opera, mentre i favorevoli accusano il calo dei trasporti proprio per la mancanza della Tav. Tuttavia, la **presunta saturazione della linea** prevista dagli studi per l'anno 2020 non si è mai verificata. Nel corso degli anni sono state fatte diverse [analisi costi/benefici](#) e conseguenti modifiche al progetto originale, fino a giungere all'ultima promossa dal Governo giallo-verde che ha dato esito negativo. Come



previsto, il risultato non ha calmato le acque ma, al contrario, ha alimentato nuove polemiche.

Con l'insediamento del nuovo Parlamento Europeo e la ripresa dei lavori, a luglio 2019 l'UE ha chiesto a Italia e Francia di chiarire le rispettive posizioni sull'opera. In risposta, l'Italia ha inviato nella giornata del 26 luglio 2019 una lettera con la quale **conferma l'intenzione di proseguire i lavori** e, pertanto, di

realizzare la contestata TAV Torino-Lione. La decisione era già stata resa nota dal Premier Conte, il quale aveva affermato che "non realizzare il TAV costerebbe molto più che realizzarlo."

Si conclude così un capitolo di storia del nostro Paese, con la **lettera inviata dal Mit**, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Bruxelles per il sì alla TAV dove però manca proprio la firma del Ministro in carica, da sempre contrario all'opera.

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

Focus: qui Lombardia



Annone Brianza

Inaugurato il nuovo ponte

Inaugurato il ponte ad Annone Brianza, sulla superstrada Milano-Lecco, crollato il 28 ottobre del 2016.

Il nuovo ponte, che scavalca la Strada Statale 36 "del Lago di Como e dello Spluga", è stato **dedicato al professor Claudio Bertini**, l'automobilista rimasto ucciso sotto le macerie del viadotto.

La nuova costruzione, a campata unica in acciaio, lunga 44 metri e del peso di circa 250 tonnellate, ha richiesto un investimento di 2,8 milioni di euro.

Il cavalcavia ha una luce libera maggiore rispetto al precedente, per attenuare l'impatto dei camion. Il ponte sarà, inoltre, in grado di **monitorare il traffico** pesante in transito.

"Un'opera che dal punto di vista tecnologico è all'avanguardia", ha sottolineato il ministro Toninelli, aggiungendo che a breve partirà l'applicazione di sensori in grado di monitorare lo stato

di salute di un'infrastruttura.

"Dobbiamo uscire dal paradigma che vede l'intervento dello Stato in conseguenza a un'emergenza: dobbiamo imparare a prevenire".

La cerimonia si è svolta alla presenza del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, **Daniilo Toninelli**, del presidente della Regione Lombardia, Attilio Fontana, dell'amministratore delegato di Anas, Massimo Simonini, e del sindaco di Annone di Brianza, Patrizio Sidoti.

[Clicca qui e guarda il video del varo.](#)

L'incidente: venerdì 28 ottobre 2016 alle ore 17.20 circa crolla il ponte che oltrepassa la superstrada 36 ad Annone Brianza, in provincia di Lecco.

Al momento dell'incidente, sul ponte stava transitando un **camion con trasporto eccezionale** che, in un primo momento, viene accusato del cedimento. Nei giorni successivi sarà accertata



la regolarità del trasporto eccezionale, scagionando l'azienda dall'eventuale responsabilità del crollo.

L'accaduto viene ripreso in diretta da un cantoniere Anas addetto alla sorveglianza del tratto della strada statale 36, che si era recato sul posto per la rimozione di alcuni calcinacci distaccatesi alle ore 14.00 dello stesso giorno proprio da quel ponte.

Insieme alla **Polizia Stradale**,

il cantoniere sollecitò la chiusura del ponte alla Provincia di Lecco, la quale richiese un'ordinanza formale da parte di Anas.

Tuttavia, mentre il capocentro Anas si recava sul posto per l'ispezione visiva e diretta dell'infrastruttura necessaria all'emissione dell'ordinanza richiesta dalla Provincia, il ponte crollò, causando la morte di Claudio Bertini e diversi feriti.



Focus: qui Toscana



Riapre il viadotto Puleto Concesso il transito fino a 30 t

Riapre al traffico il viadotto Puleto per i mezzi pesanti fino alle 30 tonnellate, in entrambe le direzioni di marcia.

Sono passati ormai 176 giorni dal **sequestro del viadotto Puleto** sulla E45 e finalmente inizia a intravedersi uno spiraglio.

I mezzi pesanti fino a 30 tonnellate potranno tornare a circolare su una corsia per ogni senso di marcia, con il limite di velocità di 50 km/h.

Per il ripristino totale dell'infrastruttura e, di conseguenza, il ritorno alla normale circolazione, non è ancora chiaro quanto bisognerà attendere.

Nel pomeriggio del 10 luglio 2019 è stato riaperto al traffico dei veicoli "pesanti" con massa **fino a 30 t**, in entrambe le direzioni di marcia, il viadotto "Puleto", posto al km 162 della S.S. 3bis "Tiberina", nota come E45, [tra le uscite di Verghe-reto (FC) al km 168+150 e di Valsavignone (AR) al km 158].

Permane, pertanto, l'inter-

dizione al transito ai veicoli con massa superiore alle 30t, per i quali restano invariati gli itinerari di lunga percorrenza.

Per **chi proviene da nord** lungo la E45 deve instradarsi sulla autostrada A14 in direzione di Ancona ovvero in direzione di Bologna per raggiungere l'Umbria, il Lazio e l'Abruzzo.

Può rientrare sull'itinerario della E45, dal **lato adriatico**, attraverso le seguenti soluzioni viarie:

- dall'uscita autostradale della A14 di Fano, percorrere la S.S. 73 Bis, la SS. 3, la S.S. 452, la S.S. 219 poi S.S. 318 verso Perugia;
- dall'uscita autostradale della A14 di Ancona percorrere la S.S. 76, S.S. 318 e 318 Var. in direzione di Perugia;
- dall'uscita autostradale della A14 di Civitanova Marche percorrere la S.S. 77 Var fino a Foligno, poi la S.S. 3 verso Perugia ovvero verso Terni.

Può rientrare sull'itinerario della E45, dal **lato tirrenico**, utilizzando lo svincolo dell'A1 di Arezzo per proseguire sulla SS.679 e la SS.73 verso

Sansepolcro, oppure lo svincolo di Valdichiana dell'A1 per percorrere il Raccordo Autostradale Perugia-Bettolle, verso Perugia.

Per **chi proviene da sud** si consiglia di proseguire sulla A1 in direzione di Firenze-Bologna, senza uscire allo svincolo di Orte; chi si trovasse già in Umbria può

percorrere la E45 fino ai seguenti punti di instradamento verso viabilità alternative:

- uscita a Sansepolcro sud - S.S. 73 - S.S. 679 fino al casello A1 ad Arezzo;
- uscita al Km 69+000 - RA 6 "Perugia - Bettolle" fino al casello A1 a Valdichiana.

ULTIME NOTIZIE

Martedì 23 luglio 2019 l'Anas ha comunicato che sono ripresi i lavori di manutenzione programmata per il risanamento e il miglioramento sismico del viadotto "Puleto" e che saranno gradualmente a regime nei prossimi giorni.

Gli interventi erano stati sospesi poco dopo l'avvio, lo scorso 11 marzo, in ottemperanza al divieto di alterazione dello stato dei luoghi disposto dalla Procura di Arezzo nell'ambito delle indagini in corso.

I lavori, programmati e appaltati da Anas (Gruppo FS Italiane) nell'ambito del piano di riqualificazione della E45, riguardano in particolare il risanamento del calcestruzzo, il miglioramento sismico dell'opera, il rifacimento delle solette e l'ammodernamento delle barriere laterali di sicurezza.

L'intervento, per un investimento complessivo di 2,5 milioni di euro, ha una durata di 200 giorni.

Il transito tra Valsavignone e Canili è consentito a tutti i veicoli con massa effettiva non superiore a 30 tonnellate. Modalità e condizioni per l'estensione ai mezzi oltre le 30 tonnellate saranno definite sulla base delle disposizioni definite sulla base delle disposizioni dell'Autorità Giudiziaria stessa.

Anas, raccomanda prudenza nella guida e ricorda che l'evoluzione della situazione del traffico in tempo reale è consultabile anche su tutti gli smartphone e i tablet, grazie all'applicazione "VAI" di Anas. Inoltre si ricorda che il servizio clienti "Pronto Anas" è raggiungibile chiamando il numero verde gratuito 800.841.148.

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

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

Collaborate con la nostra redazione!

Sriveteci o chiamatoci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

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 28"/24" easy access, Lega 6061-T6, Tig Webber
FORK	Tig 26" - 24" nobbia cavalletto
REAR DERAILLEUR	Shimano 3 velocità interno
SHIFTERS LEVERS	Shimano
BRAKES	Freni a rullo Shimano
HUBS	Shimano Alu 36h motor on front
SADDLE	Copertura morbida in visile imbottitura in PU con cuscinetti in gomma
TYRES	Posteriore 26"x 1.75" anteriore 24" x 1.75"
MOTOR	Brushless 36V 250W on front Hub
MAX TORQUE	
BATTERY	36V 36Ah, 13Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Basic: whicone carica più 3 livelli di assistenza
OTHER FUNCTIONS	light

TRIO *E-CARGO Atala*



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

SCOOTER *eSpro70 Askoll*



DESCRIZIONE PRODOTTO

- 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 RD-TY300
SHIFTERS LEVERS	Shimano Tourney SL-R315 Revofit, 6s
BRAKES	Promax Alu
FREEWHEEL	Shimano tourney 6s 14-28
HUBS	Shimano Alu 36h motor on rear
SADDLE	Selle Royal Wave
TYRES	Byter Garda 26"x 1.75"
MOTOR	Bafang brushless 35V 250W on rear hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-ion 36v, 468Wh, under carrier
SENSOR TYPE	Speed sensor
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h23min
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 *CX500 LTD Atala*



FRAME	Alu Formed 27.5", Hydroformed, custom tubing internal routing
FORK	Suntour XCM R1, 100 mm, flemote lockout
REAR DERAILLEUR	Shimano Altus RD-M2000 SRS
SHIFTERS LEVERS	Shimano Altus SL-M2000 Bapofine, 9s
BRAKES	Shimano BR-M315, Rotor SM-RT10 180 mm/180 mm
HUBS	Shimano TA505, CL, 32h
SADDLE	Selle Royal Sauris
TYRES	Shwalbe Smart Sam 27.5"x 2.60"
MOTOR	Bosch Performance CX 340V, 250W central position
MAX TORQUE	75 Nm
BATTERY	Power pack 500, flame-type, weight 2,5 Kg
SENSOR TYPE	TORQUE
CHARGER TIME	Up to 7.5 hours
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Purion
OTHER FUNCTIONS	A 3 livelli: 50% eco - Tour 120% - CMTS 120%/100% - Turbo 100%

CITTA' *eB2 Askoll*



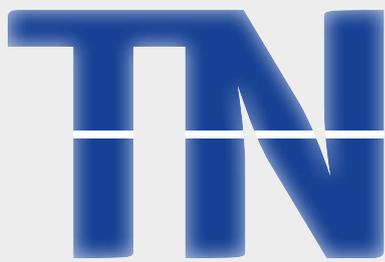
DESCRIZIONE PRODOTTO

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

GAMMA COLORI

TELAIO DITTAGLI





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