

Conte bis: più attenzione all'autotrasporto?

In primo piano



Riaperto il viadotto Puleto sulla E45, Orte-Cesena

pagina 5



Il ruolo vitale dell'auto-transporto nell'economia italiana

pagina 10



PE - Commissione TRAN: riprendono i lavori contro concorrenza sleale

pagina 11



I prossimi eventi: City-tech, Future Mobility Week e Move.App Expo

pagina 21



Pirateria stradale, primo semestre 2019: dati molto preoccupanti

pagina 25



Dal territorio, focus su: Friuli-Venezia Giulia, Lombardia, Trentino-Alto Adige e Umbria.

pagina 35



TN 5/2019 - Anno XXI

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

Proprietario ed Editore
DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile
Secondo Sandiano

Redazione
Fabrizio Civallero, Michela Giuliano, Adriana Pozzo, Gabriella Tomasi

Collaboratori
Antonio Barboni, Giordano Biserni, Paolo Borchia, Pasquale Dui, Simona Peregreffi, Lorenzo Pittaluga, Adriana Pozzo, Creso Scapolan.

Amministrazione
Stefania Ricca

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

Stampa
Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social
trasportonotizie.com
f TN - Trasportonotizie
t NotizieTN

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

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 10. **NORME E ISTITUZIONI**
- 18. **L'INTERVISTA**
- 21. **EVENTI**
- 25. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 28. **LA TUA VOCE**
- 30. **CONSULENTI**
 - 30. **ADR**
 - 32. **Legale**
 - 33. **Legale**
- 35. **DAL TERRITORIO**
 - 35. **Qui Friuli-Venezia Giulia**
 - 36. **Qui Lombardia**
 - 37. **Qui Trentino-Alto Adige**
 - 38. **Qui Umbria**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



UN NUOVO MINISTRO AI TRASPORTI

Si chiama Paola De Micheli ed è la prima donna a ricoprire la carica di Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti. Impegnata in politica dagli anni '90, viene eletta in Parlamento per la prima volta tra le fila del Partito Democratico nel 2008.

Con la caduta del Governo giallo-verde e l'instaurazione del Conte bis, esecutivo di centro sinistra formato da una maggioranza PD e 5 Stelle, il 5 settembre è stata posta al vertice del MIT.

In questo numero abbiamo dedicato uno spazio alla nuova composizione di questo ministero per cercare di conoscere le persone incaricate di seguire un comparto così vitale per il Paese. A fianco del Ministro De Micheli ci sarà il viceministro Giancarlo Cancellieri (M5S) e i

sottosegretari Salvatore Margiotta (PD) e Roberto Traversi (M5S).

Dalle prime dichiarazioni fatte si evince un senso di continuità con l'esecutivo precedente, in particolare per quanto riguarda la revisione del sistema concessionario autotrasadale, la ricostruzione del ponte Morandi e la necessità di sviluppare le infrastrutture nazionali.

In tema di sviluppo dei trasporti, invece, l'obiettivo è di impiegare le nuove tecnologie mettendo al centro la questione ambientale. In accordo con il cosiddetto "Green New Deal", infatti, il settore dell'autotrasporto potrebbe dover dire addio ai rimborsi sulle accise per gli Euro 3 e 4.

La Redazione coglie l'occasione per augurare al nuovo Governo un buon lavoro.

CQC: arriva il nuovo esame

Publicato il Decreto del MIT con le nuove regole

Con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del 21 agosto 2019 del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 luglio 2019, sono state apportate alcune modifiche in materia di esame per il conseguimento della Carta di Qualificazione del Conducente.

La nuova modalità di svolgimento dell'esame è stabilita nell'articolo 1: "l'esame consiste in una prova che si svolge con **sistema informatizzato**, tramite questionario estratto da un database predisposto alla Direzione generale per la motorizzazione, secondo un metodo di casualità. Il candidato deve rispondere, entro 90 minuti, a **70 quesiti**, barrando la lettera "V" o "F" a seconda che consideri quella proposizione vera o falsa."

Delle 70 domande, 30 sono specifiche per il **tipo di abilitazione** che il candidato vuole conseguire (trasporto merci o persone), mentre le altre 40 sono di argomenti comuni del programma teorico (aspetti tecnici, prevenzione, comportamento e norme sul lavoro).

La prova è superata con un numero di risposte errate massimo di sette.

Qualora un autista titolare di CQC per



il trasporto di cose o di persone voglia conseguire anche la qualificazione per l'altra tipologia, è tenuto a sostenere l'esame soltanto per i **30 quesiti specifici dell'argomento**.

In questo caso, il tempo a sua disposizione è di 40 minuti, con un numero massimo di risposte errate di tre.

I candidati già in possesso dell'attestato di idoneità professionale che vogliono conseguire la CQC per il settore cui sono già idonei, dovranno sostenere l'esame soltanto per i **40 quesiti comuni**. In questo caso, il tempo a loro disposizione è di 50 minuti con un numero massimo di risposte errate

di quattro. Invece, "il titolare di attestato di idoneità professionale per l'accesso alla professione di autotrasportatore che ha frequentato" il **corso di formazione** previsto (ai sensi dell'art. 9, comma 5) "consegue la carta di qualificazione della tipologia per la quale ha frequentato la parte pratica del corso, per mera esibizione all'ufficio Motorizzazione civile dell'attestato di frequenza del corso stesso."

Gli esami si svolgono presso la **Motorizzazione Civile**.

In caso di non superamento della prova, il candidato dovrà attendere 30 giorni per ripresentarsi nuovamente.

Rimborsi accise: addio agli Euro 3 e 4 dal 2021

La misura potrebbe essere inserita nella legge di bilancio

Publicato il DPB, Documento Programmatico di Bilancio: dal 2021 stop al rimborso dell'accise per gli Euro 3 ed Euro 4. La misura è prevista nel DPB trasmesso alla Commissione Europea e contenente previsioni, obiettivi e manovre che andranno a comporre la **Legge di Bilancio**.

Nel capitolo 2 dedicato alle "riforme strutturali" leggiamo che "fulcro della strategia è la realizzazione di un Green New Deal orientati al

contrasto ai cambiamenti climatici, allo sviluppo dell'economia circolare e al rafforzamento della coesione sociale e territoriale." In quest'ottica "si provvederà con la revisione della spesa pubblica, la rimodulazione selettiva delle agevolazioni fiscali e dei **sussidi dannosi per l'ambiente**" tra cui rientrano anche i rimborsi per le accise. Pertanto, al momento è prevista:

a) l'eliminazione del beneficio sul gasolio utilizzato per il trasporto di merci e

passaggeri dei veicoli di categoria Euro3 ed Euro4 dal 2021;

b) l'introduzione di una tassa per prodotti inquinanti impiegati per la produzione di energia;

c) l'incremento dal 30% al 100% nella determinazione della base imponibile ai fini IRPEF del reddito ritraibile per le auto aziendali più inquinanti;

d) l'introduzione di una imposta sugli imballaggi di plastica con decorrenza dal 1° giugno 2020 (aliquota 1€/kg).

Riaperto il viadotto Puleto sulla E 45

Danni stimati per 27 milioni di euro

Si stima che la limitazione alla circolazione imposta sul viadotto Puleto costi 27 milioni di euro all'auto-transporto.

Il ponte in questione, che si trova sulla E45 tra Orte e Cesena, è stato **posto sotto sequestro il 16 gennaio 2019**. Nonostante le prime stime per il ripristino dell'infrastruttura fossero di pochi mesi, i lavori sono ancora oggi in corso.

Lo scorso luglio, con la riapertura del viadotto al traffico pesante fino a 30 tonnellate (su una corsia per ogni senso di marcia, con il limite di velocità di 50 km/h), si era visto uno spiraglio.

Tuttavia, ci sono voluti quasi **10 mesi per l'apertura al traffico** a tutti i mezzi pesanti: dalle ore 16:00 di giovedì 3 ottobre si è tornati alla "normalità". Grazie all'autorizzazione rilasciata dalla Procura di Arezzo, i mezzi pesanti con massa **fino a 44 tonnellate** potranno tornare a circolare sull'intera direttrice della E45 Orte-Cesena.

Tuttavia, e sino al completamento dei lavori di manutenzione, resterà attivo il restringimento di carreggiata con limite

di velocità imposto a 40 km/h in corrispondenza del viadotto.

Nonostante la buona notizia, le conseguenze per le aziende di trasporto e per tutte le attività commerciali locali, derivanti dai mesi di chiusura totale e parziale, sono state pesanti.

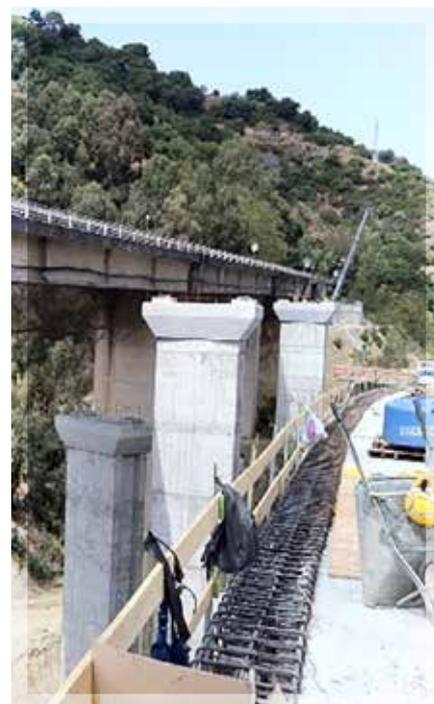
Il **danno economico stimato** per il solo settore dell'autotrasporto ammonta a 27 milioni di euro (Dati: Camera di Commercio della Romagna).

"La grave situazione che si è verificata in questi mesi ha dimostrato quanto questa infrastruttura sia strategica a livello nazionale e, quindi, va trattata come tale" dichiara Alberto Zambianchi, Presidente della Camera di Commercio della Romagna.

Grazie alla **riapertura al traffico leggero** del 13 febbraio 2019, le stime dei danni per questa categoria sono minori, ma comunque molto importanti. Si stimano circa 13 milioni di euro.

A questo si aggiunge il danno subito dalle aziende turistiche, che hanno visto diminuire gli ospiti nei punti di ristoro, soprattutto per quanto riguarda

la **clientela commerciale**, e la difficoltà per la stessa di raggiungere alcune località. Il danno complessivo per le attività a maggior vocazione turistica è stimato in quasi 2,5 milioni di euro.



Strada dei Parchi, A24 e A25

Rimossi i limiti di circolazione ai mezzi pesanti

Dopo 12 mesi di fermo, vengono finalmente rimossi i **divieti di transito per i Tir** sui viadotti della A24 e A25 di Strada dei Parchi.

Il divieto era stato imposto lo scorso ottobre tramite l'emanazione di una serie di ordinanze da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A causa di una serie di lavori urgenti da eseguire su **83 viadotti**, e la conseguente apertura dei cantieri, il MIT aveva interdetto la circolazione autostradale ai veicoli pesanti proprio in corrispondenza dei lavori, su almeno una delle due direzioni di marcia.

I camion erano quindi costretti ad **uscire al casello precedente** al cantiere e rientrare al successivo, creando disagio sia per le aziende, sia per la viabilità locale.

"L'inteso confronto tecnico-normativo svolto nel corso di questi mesi ha consentito di mettere a punto dei **modelli di verifica di transitabilità** che consentono oggi di derogare, per i tempi limitati della durata dei cantieri, ai limiti di traffico imposti con le ordinanze del 26 ottobre 2018" dichiara Strada dei Parchi.

Il MIT insieme alla concessionaria ha

quindi ritirato il divieto di transito, permettendo la circolazione dei mezzi pesanti anche in corrispondenza dei cantieri di deviazione.



A 35 Brebemi sempre più green Inaugurati i primi distributori di GNL

L'A35 Brebemi è la prima autostrada nel nord Italia ad inaugurare i distributori di gas naturale. Giovedì 26 settembre sono stati inaugurati i primi due distributori di GNL (gas naturale liquefatto o LNG liquefied natural gas) e CNG (Compressed Natural Gas o metano per auto), già in funzione da qualche giorno, presso le aree di servizio di A35 Brebemi **Adda Nord e Adda Sud** a Caravaggio, alla presenza dell'Assessore alle infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile di Regione Lombardia, Claudia Maria Terzi, dell'Assessore allo Sviluppo Economico, Alessandro Mattinzoli, del Presidente di A35 Brebemi, Francesco Bettoni e del Presidente di Socogas, Renzo Zucchi.

Nei giorni immediatamente successivi al summit dell'ONU a New York sul clima, in cui diversi Paesi hanno preso impegni importanti per abbassare nei prossimi anni le **emissioni inquinanti**, anche l'inaugurazione di questi distributori diventa un passo importante in questa direzione.

Guardare sempre avanti, valutando e cogliendo ogni possibilità d'**innovazione per uno sviluppo economico** e sociale rispettoso dell'ambiente, sono solo alcuni dei valori che A35 Brebemi sta perseguendo e che stanno dando risultati positivi per quanto riguarda sia i numeri (traffico e fatturato) sia le ricadute sul territorio.

Il GNL è un prodotto economico e a basso impatto ambientale che viene



sempre più utilizzato in diversi settori, in particolare per il trasporto stradale pesante. Il Gas Naturale Liquefatto usato per le flotte di mezzi permette, per esempio, una **riduzione di emissioni di CO2** del 15% rispetto ai carburanti tradizionali, degli ossidi di azoto del 50% e arriva a "zero emissioni" per il particolato e gli ossidi di zolfo, oltre a permettere un fondamentale risparmio di costi del 43% rispetto al gasolio.

In Italia sono già più di 2 mila i camion in circolazione alimentati a GNL e la sua diffusione è stata molto rapida negli ultimi anni, in particolare per il trasporto stradale pesante, con una **crescita velocissima della rete delle stazioni** di rifornimento (erano 38 a fine 2018) oltre ad aver ottenuto

diverse manifestazioni di interesse per sviluppare nuove infrastrutture nelle aree portuali per servire anche le navi.

"Queste aperture che prevedono l'avvio della distribuzione di carburanti "green" sia per mezzi pesanti che per auto", afferma il Presidente di A35 Brebemi, Francesco Bettoni, "sono un ulteriore passo avanti concreto **verso la decarbonizzazione**, nel solco di quel processo di innovazione e attenzione all'ambiente che A35 Brebemi sta perseguendo dalla sua progettazione e che, grazie ad altri progetti "green" in corso, la vedono in prima linea per poter diventare, nel giro di qualche anno, la prima autostrada ad economia circolare d'Europa".

Assotrasporti in collaborazione con Primarie Compagnie Assicurative
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**



Costi di esercizio per la fatturazione di ottobre

Gasolio in aumento, ma tra i valori più bassi del 2019

Ecco i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio per gli autotrasportatori del mese di settembre, validi per la fatturazione di ottobre 2019. Si tratta dei costi di esercizio indicativi per le imprese di trasporto merci per conto terzi. Sono valori di riferimento e non tariffe minime,

secondo quanto stabilito dalla Legge di Stabilità 2015. I costi sono stati aggiornati in base al **prezzo medio del gasolio** alla pompa di settembre 2019, pari a 1.471,41 euro per 1.000 litri, in aumento rispetto ad agosto, ma comunque tra i valori più bassi del 2019. Per i veicoli di massa complessiva a

pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, il Ministero tiene conto degli **sconti** accordati ai trasportatori sulle **accise**. Dunque, per i veicoli fino a 7,5 tonnellate, a settembre il valore del costo al litro del gasolio è di 1,206 euro; per i veicoli oltre le 7,5 tonnellate, il valore scende a 0,991 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
Agosto	580,99	263,65	617,40	1.462,04
Settembre	588,67	265,34	617,40	1.471,41

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.471,41) è espresso, dal M.I.S.E., in euro per 1.000 litri. Tale valore va successivamente scorporato dell'IVA corrente dividendolo ulteriormente per 1,22 essendo l'IVA attualmente applicata pari al 22%. Il dato mensile che interessa, verrà ricavato come segue:

Prezzo al consumo per litro = $1.471,41 / 1.000 = 1,47141$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio = $1,47141 / 1,22 = 1,20607377 = 1,206$

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 = $(1,47141/1,22) - 0,21418609 = 0,9918876804 = 0,991$

Rimborso accise terzo trimestre 2019

L'Agenzia delle Dogane e Monopoli ha pubblicato la nota relativa ai rimborsi del gasolio per il terzo trimestre del 2019: la **domanda** relativa i consumi di gasolio effettuati tra il 1° luglio e il 30 settembre 2019 dovrà essere compilata online **dal 1° al 31 ottobre 2019**.

Per procedere alla compilazione della domanda digitale è necessario collegarsi al sito www.adm.gov.it, dove troverete il software aggiornato.

Chi non utilizza il Servizio Telematico Doganale può

presentare la dichiarazione in forma cartacea unita alla copia digitale (consegnata su un supporto quale CD-Rom, DVD o pen drive USB).

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**.

Hyundai e Hydrospider insieme

Al via lo sviluppo di un ecosistema europeo a idrogeno

La Hyundai Hydrogen Mobility, in sigla HHM, la joint venture tra Hyundai Motor Company e H2 Energy, ha stretto una partnership con Hydrospere, formata da H2 Energy, Alpiq e Linde, per promuovere lo sviluppo di un ecosistema a **idrogeno "green"** a partire dalla Svizzera per poi espandersi in tutta Europa.

A fine settembre è stata inaugurata la centrale idroelettrica di Alpiq a Gösigen, Svizzera, durante la quale sono stati presentati il nuovo modello di business per la mobilità green, mediante l'impiego di camion elettrici a celle combustibili alimentati dall'idrogeno "green" e il piano di sviluppo dell'infrastruttura di rifornimento.

Grazie all'impiego delle tecnologie a idrogeno più avanzate al mondo, Hyundai si propone come fornitore di mezzi "green", i **camion fuel cell**, per il trasporto europeo. HHM ha annunciato la consegna di 1.600 camion eco-friendly per il trasporto pesante entro il 2025, che verranno forniti ai membri dell'associazione H2 Mobility Switzerland e ad altre aziende di trasporto e logistica attive nella mobilità a idrogeno in Svizzera.

In seguito, lo stesso modello verrà proposto in altri Paesi come la Germania, i Paesi Bassi, l'Austria e la Norvegia, dove c'è grande attenzione allo sviluppo di **infrastrutture per l'idrogeno**.



In conseguenza alle sempre più restrittive politiche ambientali, nei prossimi anni è previsto un aumento globale della domanda di veicoli commerciali ecologici.

Il camion H2 Xcient Hyundai è dotato di un sistema di celle a combustibile a idrogeno da 190 kW con due pile fuel cell da 95 kW connesse in parallelo. Con un pieno di idrogeno, il veicolo dispone di un'**autonomia di 400km** e si compone di sette serbatoi con una capacità di stoccaggio di quasi 35 kg.

"Grazie alla partnership tra Hyundai Hydrogen Mobility e Hydrospider, Hyundai Motor offrirà i suoi camion elettrici fuel cell in un ecosistema appositamente creato", ha affermato In Cheol Lee, Executive Vice President e capo della divisione Veicoli Commerciali

di Hyundai Motor.

"Crediamo che questo business case sia in grado di dimostrare la **sostenibilità sia economica che ambientale** della mobilità dei camion fuel cell. Ancora una volta, Hyundai dimostra grande impegno verso l'innovazione e l'ambiente."

"Hyundai è leader mondiale nelle tecnologie a idrogeno e ciò è stato ulteriormente enfatizzato dal nuovo camion fuel cell Xcient", afferma Rolf Huber, Presidente di Hydrospider AG.

"Hydrospider è molto orgogliosa di far parte di questa partnership all'avanguardia. Oltre a produrre idrogeno green, stiamo creando un ecosistema con la struttura necessaria che permette a questi veicoli di **operare con successo** nel mercato svizzero".

Emissioni di CO2 da benzina e diesel

In calo dello 0,8% dopo 9 mesi

Nei primi nove mesi dell'anno, le emissioni di CO2 prodotte da veicoli a benzina e diesel per l'autotrazione sono calate di 547.023 tonnellate rispetto allo stesso periodo del 2018, corrispondente a un -0,8%.

Dall'analisi dei dati dei singoli mesi emerge che **a luglio** le emissioni inquinanti **sono aumentate** dell'1,9%,

sempre rispetto alle rilevazioni dell'anno precedente. Tuttavia, tale aumento è stato **compensato** dal forte riduzione registrata **nel mese di agosto** ben del 2,9%, corrispondente a 241.104 tonnellate di CO2 in meno.

Il calo complessivo è però attribuibile in gran parte alla diminuzione delle emissioni derivate dall'uso di gasolio

per l'autotrazione, calcolato in 403.383 tonnellate contro le 143.640 attribuibili ai veicoli a benzina.

Nel solo mese d'agosto, complici anche le **ferie e i fermi dei mezzi** pesanti, le emissioni di CO2 derivanti dal gasolio sono diminuite del 3,6% rispetto al 2018, pari a 225.144 tonnellate in meno di CO2.



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



Simona Pergreffi
Capogruppo Lega -
Salvini Premier in VIII
Commissione al Senato

Il ruolo vitale dell'autotrasporto nell'economia italiana Il settore deve guardare alle sfide future

Il settore dei Trasporti è funzionale alla crescita economica e all'occupazione e rappresenta un ruolo vitale dell'economia del nostro Paese. È un settore che deve **guardare alle sfide future**, essere sostenibile, efficiente ma deve anche superare ostacoli e limitazioni sia interne sia quelle che vengono imposte dall'Unione.

La Lega di Salvini, fin dal suo insediamento al Governo, si è fatta carico degli annosi vecchi problemi che strozzano il sistema dell'autotrasporto ma ha dovuto affrontarne anche di nuovi. E continuerà a farlo anche adesso che è all'opposizione.

Come capogruppo in Senato della Commissione Trasporti ho presentato al nuovo Governo, insieme al collega Daniele Belotti, una mozione che ha l'obiettivo di evitare la retroattività dell'applicazione dell'**IVA al 22% sulle lezioni di guida**, teoriche e pratiche, delle autoscuole, secondo quanto imposto dalla Corte di giustizia europea. In pratica, la Corte, in una sentenza del 14 marzo scorso, aveva stabilito che le lezioni di teoria e pratica delle scuole guida non devono più essere soggette al regime di esenzione dall'IVA, perché non rientrano nel novero degli insegnamenti scolastici o universitari esenti dall'Imposta. L'Agenzia delle Entrate ha recepito la decisione ed emanato una risoluzione (la 79/E) in cui conferma che alle lezioni verrà applicata l'IVA al 22%, con un costo suppletivo di 200 euro. Ma c'è di più: poiché le sentenze interpretative della Corte hanno un **effetto retroattivo**, secondo l'Agenzia il contribuente che ha applicato tale esenzione, è obbligato a integrare i precedenti versamenti d'imposta. Questo implica un **enorme danno economico**: ci sarebbero effetti

devastanti con rincari assurdi a cascata sulle scuole guida e sui neopatentati. La nostra mozione impegna anche a ottenere una **riduzione dell'aliquota IVA** da applicare e a sostenere le ragioni dell'esenzione in tutte le sedi europee in modo da non far gravare sulla categoria delle scuole guida un debito economico che porterebbe alla chiusura delle stesse.

Ci vuole un'azione politica forte sull'Europa perché sia sventato questo furto. La Lega farà sentire la propria voce, anche con un'interrogazione in aula, perché il governo non chini la testa davanti all'Europa e non autorizzi un prelievo coatto nelle tasche di imprese e famiglie.

Sempre sul fronte europeo mi sono impegnata a chiedere, attraverso un'interpellanza a firma anche del deputato Daniele Belotti, l'intervento dell'allora ministro ai Trasporti Danilo Toninelli, oltre che del ministro agli Affari Europei e il ministro degli Esteri, sui **divieti, introdotti dall'Austria**. Attraverso l'arco alpino transita la metà delle esportazioni italiane e oltre il 70% dei flussi import-export dell'Italia con l'Ue e di queste oltre 50 milioni le tonnellate di merci che transitano per il Brennero, su un totale di oltre 160 milioni che varcano i confini terrestri nazionali. Per questo sono necessari interventi da parte del Ministero dei Trasporti per sollecitare l'Unione Europea affinché venga **rivisto il blocco unilaterale** imposto dal Land del Tirolo e dall'Austria visto che il Tirolo ha assunto una posizione unilaterale violando il diritto di libera circolazione nell'UE.

Ultimo capitolo, l'emendamento della Lega (a prima firma Maurizio Campari) inserito nel maxi emendamento del Governo alla manovra con cui si

autorizzava la **revisione dei camion anche in officine private**. Avevo presentato un'interrogazione al Ministero dei Trasporti con cui sollecitavo sui tempi dei decreti attuativi. In particolare, avevo chiesto che si accelerasse sull'adozione del decreto attuativo che riguarda i mezzi pesanti, ma le revisioni esterne proposte e approvate con emendamento della Lega sono ancora ferme e il regolamento si è perso nei meandri burocratici del MIT. La mia richiesta era chiara e riguardava lo stato di avanzamento dei tempi di adozione dei decreti che rappresentano la condizione essenziale per la piena efficacia delle misure predisposte dal Parlamento. La Lega non intende fermarsi, ma continuerà a tenere alta la guardia e a vigilare sull'operato del Ministero.

Dosaggi Austria

Pubblicato il "calendario dei dosaggi" per la prima metà del 2020 sull'autostrada dell'Inntal A12.

L'ordinanza prevede **20 giornate "a numero chiuso"** per i primi sei mesi del 2020.

Gennaio: martedì 7.

Febbraio: lunedì 17 e lunedì 24.

Marzo: lunedì 2, lunedì 9 e lunedì 16.

Aprile: lunedì 27.

Maggio: lunedì 18, martedì 19, mercoledì 20, venerdì 22, venerdì 29 e sabato 30.

Giugno: mercoledì 3, giovedì 4, venerdì 5, lunedì 8, martedì 9, mercoledì 10 e venerdì 12.



Paolo Borchia
Europarlamentare Lega - ID

Parlamento Europeo: commissione TRAN

Riprendono i lavori contro concorrenza sleale e cabotaggio

Il settore del trasporto merci su strada presenta diverse problematiche e **distorsioni della concorrenza**. In aprile il Parlamento europeo ha approvato il pacchetto mobilità sulla revisione della legislazione vigente. L'obiettivo è combattere le pratiche illegali presenti nel trasporto stradale e migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti.

La commissione Trasporti approva la necessità di **riedere le norme sociali** del settore, in linea con la prima lettura del Parlamento: da una parte una maggior tutela dei conducenti in termini di salari, condizioni di lavoro, orari e diritti, dall'altra un aumento di controlli più efficaci grazie all'utilizzo di tachigrafi intelligenti.

Il settore dei trasporti stradale italiano subisce gli effetti di una **concorrenza sleale**, dovuta alla presenza di imprese delocalizzate, solitamente con sede in Stati dell'est Europa che godono di costi salariali, fiscali e previdenziali più vantaggiosi e molto spesso operano nel nostro Paese a pieno regime, eludendo norme e controlli vigenti.

Per garantire una concorrenza più equa è necessario innanzitutto combattere l'uso delle **società fittizie** che hanno sede legale in un Paese estero; una soluzione è garantire la disposizione della parte sostanziale delle attività delle imprese di trasporto nello Stato in cui sono registrate.

Per quanto riguarda la condizione lavorativa degli autotrasportatori merita particolare attenzione la normativa sul **distacco dei conducenti**, per la quale svolgo il ruolo di relatore ombra: la Commissione ha proposto una *lex specialis* per assicurare un salario minimo ai dipendenti impegnati in operazioni di cabotaggio (le operazioni

di carico/scarico in un altro Paese membro effettuate a seguito di una consegna transfrontaliera) e di trasporto internazionale. L'obiettivo è **equiparare le condizioni salariali** dei lavoratori che provengono da Stati diversi sulla base del principio "stesso luogo, stessa paga".

Il Parlamento intende sostituire l'attuale limite di numero complessivo delle operazioni di cabotaggio con un limite temporale di 3 giorni, trascorsi i quali il mezzo dovrà passare 60 ore nel Paese di origine (periodo di riposo), per evitare il cosiddetto cabotaggio sistematico.

Le norme sul cabotaggio contenute nel pacchetto mobilità renderanno, inoltre, più difficile la vendita di un bene su un mercato estero ad un prezzo inferiore rispetto a quello sul mercato di origine (dumping).

L'introduzione del tachigrafo intelligente permetterà di **registrare i passaggi di frontiera** e di tracciare la posizione del camion, verificando in modo automatico eventuali irregolarità. Questo metterebbe fine allo sfruttamento dei conducenti costretti a orari di lavoro più lunghi rispetto a quelli previsti dalla legge ed eviterebbe violazioni che comportano ricadute in termini di sicurezza. A questo proposito si intende imporre il **divieto di riposo in cabina** per i periodi di riposo settimanali regolari per garantire un'accomodazione dignitosa e accettabile per i conducenti, costretti altrimenti a sostare in aree di parcheggio non attrezzate o ai bordi delle strade.

L'utilizzo di tecnologie digitali non solo semplificherebbe la vita dei conducenti, ma ridurrebbe inoltre i tempi di **controllo su strada**, ottenendo al contempo una loro maggiore efficienza: minor controlli casuali sugli operatori che rispettano la



legge, ma più mirati sulle imprese non conformi alle norme vigenti.

Dalle votazioni su questo pacchetto del Parlamento europeo si sono tracciati in linea di massima due fronti, da una parte i **Paesi orientali** che hanno espresso una **contrarietà** sulla revisione della legislazione vigente e dall'altra i Paesi centrali (Road Alliance), tra cui l'Italia.

I gruppi politici del Parlamento hanno confermato di voler avviare i negoziati con il Consiglio e la Commissione, tramite un mandato della commissione Trasporti, sulla base della posizione adottata in prima lettura dal Parlamento europeo.

La posizione sui temi cruciali dell'autotrasporto adottata dall'Italia tiene conto dell'**importanza di un settore meglio regolamentato** e protettivo in termini di trasporto su strada, sia per le aziende sia per i dipendenti.

È pertanto necessario trovare una soluzione migliorativa del quadro attuale e vantaggiosa per le imprese italiane.



Barboni Antonio
Senatore Forza Italia

Caos targhe estere È necessario “correggere” il Decreto Sicurezza

Come ormai noto, il Decreto Sicurezza, entrato in vigore il 4 dicembre 2018, ha modificato gli artt. 93 e 132 del Codice della Strada, stabilendo il divieto di circolare con un veicolo immatricolato all'estero per chi risiede in Italia da oltre 60 giorni.

Tale divieto **prevede delle eccezioni**, ovvero i residenti in Italia da più di 60 giorni possono circolare con un veicolo immatricolato in uno Stato membro della Comunità Europea o dello Spazio Economico Europeo, qualora sia stato stipulato un contratto di leasing, di noleggio senza conducente o di comodato.

Occorre inoltre specificare che il divieto si rivolge sia alle persone fisiche residenti in Italia, indipendentemente dalla loro nazionalità, ma anche alle persone giuridiche che abbiano stabilito una propria sede in Italia, ancorché costituite all'estero.

In caso di **violazione della norma**, oltre alle sanzioni pecuniarie previste, vi è la possibilità sia di immatricolare il veicolo in Italia al fine di poter continuare a circolare sia che lo stesso veicolo venga condotto oltre confine previo rilascio del foglio di via.

Nella stesura di tale Decreto vi è stata però una grande disattenzione, provocando una falla che fa ancora discutere. In Italia esistono migliaia di **lavoratori frontalieri** dipendenti

di aziende aventi sede negli Stati confinanti con il nostro Paese, ma non appartenenti all'Unione Europea, come la Repubblica di San Marino, Città del Vaticano, la Confederazione Svizzera e il Principato di Monaco. Il legislatore, quindi, nel cercare di colpire chi, utilizzando mezzi immatricolati all'estero voleva evitare di pagare le multe o di non rispettare gli obblighi per assicurazione e fisco, ha creato un caos incredibile per tutti i frontalieri italiani, i quali per svolgere la loro attività devono utilizzare veicoli di proprietà dell'azienda che non si trova in uno Stato UE.

A seguito di tale confusione creata lo scorso 24 febbraio come primo firmatario e insieme al mio gruppo parlamentare Forza Italia, è stata presentata un'interrogazione parlamentare, per sollecitare il Ministro Toninelli ad assumere iniziative urgenti per la risoluzione del problema.

Lo stesso Ministro, nella risposta fatta pervenire solo in data 4 giugno 2019, si premurava di evidenziare **l'attenzione verso le criticità** espresse nell'interrogazione e di riservarsi del tempo per effettuare una migliore valutazione “su quali azioni eventualmente intraprendere al fine di contemplare, da un lato, la necessità di non vanificare la ratio del citato divieto, dall'altro, l'esigenza di **prevedere possibili deroghe**, purché

non riconducibili ad ipotesi oggettivamente documentabili”.

Immaginando di non avere una risposta esaustiva e per dare un fattivo contributo al problema in essere, in data 27 Marzo 2019, come primo firmatario ed insieme ad altri senatori del mio gruppo parlamentare, abbiamo presentato un disegno di legge che reca modifiche all'art. 93 del Codice stradale, in materia di veicoli immatricolati all'estero.

Il suddetto atto è stato assegnato lo scorso 28 maggio alla VIII Commissione Lavori Pubblici, ma l'esame non è ancora iniziato. Nel frattempo, è nato un nuovo governo il Conte-bis, con una nuova maggioranza PD-M5S, e con un nuovo ministro, non più Toninelli ma De Micheli.

Nulla però è ancora cambiato e le enormi difficoltà create a imprese, lavoratori frontalieri e privati cittadini restano inalterate, costretti per diverse ragioni a lasciare condurre i propri mezzi di trasporto da chi risulti residente in territorio italiano.

Per difendere tutte queste ragioni quindi continueremo a portare avanti la nostra battaglia, affinché questa norma possa essere modificata e si possa giungere ad una **risoluzione definitiva del problema**, generato da chi non ha saputo prevedere le disastrose conseguenze introdotte.

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

Automotive europeo

Settore in allarme per il rischio Brexit senza accordo

I principali rappresentanti del settore automotive europeo prevedono **conseguenze disastrose** nel caso il Regno Unito esca dall'Europa senza accordo.

L'industria automobilista europea ha lanciato una richiesta unitaria affinché Regno Unito e UE evitino il "no deal".

Di fatti, per l'automotive il libero mercato è un fattore fondamentale per il successo e lo sviluppo del settore.

È questa la considerazione che ha spinto le principali organizzazioni che rappresentano **i produttori di veicoli e parti** in tutta l'UE, l'Associazione europea dei produttori di automobili ACEA, l'Associazione europea dei fornitori di automobili CLEPA, insieme

a 21 associazioni nazionali, a firmare un documento congiunto nel quale si sottolinea la criticità della situazione. Con una produzione di 19,1 milioni di veicoli l'anno e l'impiego di 13,8 milioni di persone (fonte: [ACEA](#)), l'industria automobilista è una delle maggiori **spinte di crescita e ricchezza per l'UE** che ha saputo trarre grande vantaggio dal mercato unico.

Proprio per questo, le conseguenze sul settore nel caso di una Brexit senza accordo porterebbero a un cambio sismico nelle condizioni commerciali, con miliardi di euro di tariffe che minacciavano di influenzare la scelta dei consumatori e l'accessibilità economica su entrambi i lati della Manica. **Aumenteranno i prezzi di auto e furgoni** al cliente se i produttori non riusciranno ad assorbire il costo aggiuntivo per la produzione.

Il segretario generale dell'ACEA, l'Associazione europea dei produttori di automobili, Erik Jonnaert ha sottolineato come il libero mercato sia "fondamentale per il continuo successo dell'industria automobilistica europea, che gestisce **circa 230 impianti di assemblaggio e produzione** in tutta l'UE. La Brexit avrà un impatto negativo significativo sul settore automobilistico e una Brexit senza accordo aggraverebbe notevolmente



tali conseguenze, causando enormi sconvolgimenti a un settore così vitale per l'economia europea. Anche la ripetuta necessità di pianificare e attuare misure di emergenza per far fronte a una Brexit disordinata è altamente dirompente per i nostri membri."

"La Brexit **non è solo un problema britannico**, siamo tutti preoccupati per l'industria automobilistica europea. Tanto gli esportatori inglesi quanto i produttori locali saranno inevitabilmente colpiti dagli effetti negativi" ha dichiarato Christian Peugeot, presidente della CCFA, il Comitato dei costruttori automobilistici francesi.

La controparte tedesca, Bernhard Mattes presidente della VDA, l'Associazione dell'industria automobilistica ha aggiunto: "il Regno Unito è un attore pienamente integrato nella catena del valore dell'industria automobilistica tedesca. Più di 100 impianti di produzione, nonché ricerca e sviluppo situati nel Regno Unito dimostrano il nostro impegno per il mercato britannico come mercato principale nell'UE. Pertanto, dal punto di vista dell'industria automobilistica tedesca, è necessario fare tutto per mantenere la **libera circolazione delle merci**, dei servizi, la

libertà di capitale e la libera circolazione dei lavoratori tra il Regno Unito e l'UE." In rappresentanza dell'industria automobilistica italiana ha parlato Gianmarco Giorda, direttore dell'ANFIA, dichiarando che "il Regno Unito è il terzo mercato di destinazione di parti e componenti per autoveicoli e il quarto per automobili, pertanto risulta essere rilevante per l'industria italiana, in particolare per i fornitori di componenti che rappresentano un importante interlocutore per i produttori locali. L'introduzione di nuove tariffe doganali, dilatazione delle procedure e aumento dei prezzi potrebbe avere solo un **effetto devastante sull'industria automobilistica**, sia per quella italiana che per quella britannica".

All'appello si è unito anche Mike Hawes, amministratore delegato di SMMT, Società dei produttori e commercianti di motori inglese, che dichiara come il settore automobilistico europeo sia "profondamente integrato e i vantaggi del commercio libero hanno aiutato il nostro settore a diventare uno dei beni più preziosi d'Europa, fornendo miliardi alle economie e sostenendo milioni di mezzi di sussistenza in tutta l'UE. Una Brexit senza accordo avrebbe un impatto immediato

e devastante sull'industria, minando la competitività e causando danni irreversibili e gravi. I negoziatori del Regno Unito e dell'UE hanno la responsabilità di **lavorare insieme per arrivare a un accordo** o rischiare di distruggere questo pilastro vitale delle nostre economie".

In questo momento di intensa concorrenza globale e trasformazione tecnologica, i produttori automobilistici dell'UE e del Regno Unito hanno bisogno di un risultato che mantenga un commercio libero e senza attriti, consentendo loro di continuare a investire, produrre e vendere in

modo competitivo e incoraggiando la collaborazione tecnologica transfrontaliera. Solo in questo modo si potrà guidare l'**innovazione futura** a beneficio dei consumatori finali, delle società e dell'economia di tutta Europa. È nell'interesse di tutte le parti evitare una Brexit senza accordi.

Le associazioni firmatarie dell'appello

L'appello, diramato a un mese dall'uscita del Regno Unito dall'UE, è stato firmato da 23 associazioni:

ACAROM - Associazione rumena dei costruttori di automobili
ACEA - Associazione europea dei produttori di automobili
AFIA - Associazione portoghese dei produttori per l'industria automobilistica
AIA - Associazione automobilistica ceca
ANFAC - Associazione spagnola dei produttori di auto e camion
ANFIA - Associazione Italiana Industria Automobilistica
AUTIG - Federazione danese del commercio e dell'industria automobilistica
BIL SWEDEN - Associazione svedese dei produttori e importatori di automobili
CCFA - Comitato dei costruttori automobilistici francesi
CLEPA - Associazione europea dei fornitori automobilistici

FEBIAC - Federazione belga dell'industria automobilistica e motociclistica

FIIEV - Federazione francese delle industrie automobilistiche

FKG - Scandinavian Automotive Supplier Association

FFOE - Associazione austriaca dell'industria automobilistica

ILEA - Luxembourg Automotive Suppliers Association

OSD - Associazione dei produttori automobilistici turchi

PFA - Associazione francese dell'industria automobilistica

SDCM - Associazione polacca di distributori e produttori di componenti automobilistici

RAI - Associazione olandese per l'industria della mobilità

SMMT - Società dei produttori e commercianti di motori

SERNAUTO - Associazione spagnola dei fornitori automobilistici

TAYSAD - Associazione dei fornitori automobilistici della Turchia

VDA - Associazione tedesca dell'industria automobilistica

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE



via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



It's easier to leaseplan

Tariffe di noleggio a breve

e lungo termine a condizioni

agevolate per i soci

Assotrasporti



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

Paola De Micheli

Il nuovo Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dopo la caduta del Governo e l'avvio della nuova legislatura, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stato eletto il **primo ministro donna**: Paola De Micheli.

Nata a Piacenza nel '73, è laureata in Scienze Politiche all'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano. La Dott.ssa De Micheli vanta una lunga esperienza lavorativa nel settore agroalimentare, prima nell'azienda di famiglia e, successivamente, in qualità di Presidente e consigliere delegato della cooperativa Agridoro Scarl. In seguito, è divenuta membro del Consiglio Nazionale delle Confcooperative e del Consiglio della Federazione Ortofrutticola.

Il suo **impegno politico** inizia negli anni '90 con l'Ulivo di Romano Prodi.

Eletta alla Camera dei Deputati per la prima volta nel 2008 nelle fila del PD, è stata componente della Commissione bicamerale "per la semplificazione". Viene rieletta alla camera nel 2013, ricoprendo il ruolo di vice capogruppo vicario del PD alla Camera dei Deputati, membro della Commissione Bilancio e della Commissione di Vigilanza RAI. Sotto il Governo Renzi e Gentiloni, ricopre il ruolo di sottosegretario all'Economia. In seguito, succede a Vasco Errani in qualità di commissario straordinario per il terremoto del Centro Italia.

Rieletta nel 2018, viene nominata dal nuovo segretario nazionale del PD, Nicola Zingaretti, vicesegretario del partito, al fianco di Andrea Orlando.

Il 5 settembre 2019, dopo la nomina a Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nel Governo Conte II, rinuncia alla carica di vicesegretario.

La Dott.ssa De Micheli è al suo **primo incarico come ministro** e succede a Danilo Toninelli del Movimento 5 Stelle.

"Da tanti anni sono impegnata in politica proprio perché credo che si possano cambiare le cose e penso che ognuno di noi abbia diritto di realizzare se stesso e i propri sogni.



L'Italia ha bisogno di energie positive che promuovano merito e talento" è quanto leggiamo sul suo sito web.

Dopo il giuramento del 5 settembre 2019, il Ministro De Micheli ha già sostenuto diversi incontri sia in Italia che in Europa, continuando il lavoro del ministero dove si era fermato.

Per quanto riguarda la questione delle **concessioni autostradali**, si sta lavorando alla revisione complessiva del sistema. L'obiettivo è di "garantire una maggiore trasparenza, una reale competitività tra gli operatori, il corretto equilibrio tra l'interesse pubblico e l'interesse imprenditoriale, nonché il costante miglioramento del servizio per gli utenti" dichiara.

In tema di infrastrutture, e nello specifico per quanto riguarda il capoluogo ligure, per il **Ponte Morandi** si procede con la celerità avuta fin'ora. La rete stradale della Liguria è indispensabile per la crescita della città di Genova e dell'intero Paese.

Sulla questione **Grona**, dopo un incontro con Marco Bucci sindaco di Genova, dichiara che "non intendiamo perdere tempo, ma occorre migliorare il progetto e le ulteriori opere collegate".

In **Europa**, invece, la prospettiva che è stata presentata a Bruxelles per il sistema di trasporti italiano è basata su

uno sviluppo sostenibile e sull'impiego delle nuove tecnologie. Per l'Italia la **questione ambientale** è prioritaria.

Pertanto, i piani di investimento futuri saranno incentrati sui temi della protezione ambientale, il ricorso alle fonti rinnovabili e sul contrasto ai cambiamenti climatici.

Secondo la neoletta, "per **ridurre le immissioni inquinanti** è necessario continuare a investire sui corridoi ferroviari strategici, rafforzare la politica dei carburanti alternativi e adottare il più possibile un approccio di tipo integrato nei trasporti. La sfida della sostenibilità e del futuro a zero emissioni dell'UE deve passare attraverso misure incentivanti per gli Stati e volte a dare contributi alle imprese di autotrasporto merci."

Inoltre, la questione della **transizione energetica** deve coinvolgere tutto il settore dei trasporti: terra, cielo e mare. Per accompagnare e favorire questa transizione energetica c'è bisogno di prevedere l'introduzione di sostegni finanziari, sia per le aziende pubbliche che per gli operatori privati. Il confronto con l'Unione Europea e con gli altri Stati membri è essenziale per individuare le misure più idonee, ma è ancora presto per capire quali saranno i provvedimenti futuri.

La squadra del MIT

Viceministro e sottosegretari

Affiancheranno a Paola De Micheli: il viceministro Giancarlo Cancelleri (M5S) e i sottosegretari Salvatore Margiotta (PD) e Roberto Traversi (M5S).

Il **viceministro Giancarlo Cancelleri** ha prestato giuramento il 13 settembre 2019 lasciando il posto di deputato della Regione Sicilia e dimettendosi dal ruolo di vicepresidente dell'ARS, l'Assemblea Regionale Siciliana. Nato a Caltanissetta nel '75, ha lavorato in una ditta metalmeccanica nella quale è poi divenuto geometra. Attivo nel Movimento 5 Stelle dal 2007, si candida a Presidente della Regione Sicilia nel 2012, piazzandosi terzo e divenendo deputato dell'ARS. Nel 2012 si candida nuovamente, ottenendo il secondo posto, venendo rieletto deputato.

Il **sottosegretario Salvatore Margiotta** è nato nel '64 a Potenza. Laureato in ingegneria idraulica è professore associato presso l'Università della Basilicata.

Avvicinatosi alla politica fin da giovane, è stato prima segretario provinciale e poi segretario nazionale del Partito

Popolare Italiano. Dal 2007 è membro della direzione nazionale del PD.

Tra gli incarichi politici più rilevanti ricoperti negli ultimi anni troviamo: delegato provinciale del Movimento Giovanile della DC e coordinatore regionale e componente della direzione nazionale della Margherita.

Viene eletto per la prima volta in parlamento nel 2006 nella lista dell'Ulivo.

Nel 2013 viene eletto Senatore nel PD, riconfermato poi alle elezioni del 2018 ricoprendo anche il ruolo di capogruppo del Partito Democratico nella VIII Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni, nonché componente della Commissione di Vigilanza RAI.

Il **sottosegretario Roberto Traversi** è un architetto, fotografo e giornalista nato Milano, classe 1969. Candidatosi per la prima volta nel 2018 con il Movimento 5 Stelle, si considera un "portavoce del territorio e dei cittadini che ha messo a disposizione le sue conoscenze e competenze con la speranza di contribuire, anche solo un po', alla felicità e al benessere del Paese".



Giancarlo Cancelleri



Salvatore Margiotta



Roberto Traversi

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



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

Necessarie misure per accelerare sull'economia circolare

Pneumatici: non chiamateli rifiuti

Creare strumenti idonei ed efficaci per accelerare la transizione verso il modello dell'economia circolare, attraverso il recepimento delle direttive europee e l'adozione di misure volte a favorire tutte quelle pratiche virtuose che permettono di ottenere importanti benefici ambientali, come ad esempio **l'attività di ricostruzione di pneumatici**.

È questo il messaggio che Stefano Carloni, presidente di Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici), ha lanciato in apertura del convegno "Non chiamatelo rifiuto! Sfide e prospettive per l'economia circolare" svoltosi il 25 settembre 2019 a Roma presso il MoMec Montecitorio Meeting Centre, convegno promosso da Airp.

Il presidente Carloni ha sottolineato come **l'economia circolare** sia ormai da tempo al centro dell'agenda europea ed è sempre più presente anche all'interno del dibattito pubblico per il suo carattere strategico nel campo dell'economia, della sostenibilità ambientale e della gestione dei rifiuti.

"Un impulso significativo allo sviluppo dell'economia circolare", ha commentato Carloni, "è senz'altro stato dato dal cosiddetto pacchetto Economia Circolare (ovvero le quattro direttive europee approvate nel maggio del 2018 dal Consiglio Europeo) che prevede per i Paesi dell'Unione **ambiziosi obiettivi di riciclaggio** e di riduzione dei rifiuti, nell'ottica di promuovere una più generale transizione verso l'economia circolare.

Il nostro Paese però, ad oggi, non ha ancora recepito tali direttive. La scadenza per il recepimento è a luglio del 2020 e auspichiamo pertanto che, a fronte di questo obbligo, il decisore pubblico arrivi a creare strumenti efficaci per supportare un **nuovo modello industriale**".

Carloni ha inoltre rimarcato come un importante e ulteriore impulso al tema dell'economia circolare sia arrivato recentemente dalla nuova Presidente eletta della Commissione europea, Ursula von der Leyen, nel suo discorso di apertura della seduta plenaria del



Parlamento europeo del 16 luglio scorso. Carloni ha citato alcuni passaggi del discorso della Presidente von der Leyen, come ad esempio "la necessità per l'Europa negli Orientamenti 2019-2024 di attuare un processo di transizione equa e controllata verso un'economia a impatto zero, che passi prima di tutto dall'adozione di una nuova strategia industriale che porti l'Europa a essere **leader mondiale** nell'economia circolare e nelle tecnologie pulite, anche attraverso la decarbonizzazione dei settori industriali ad alta intensità energetica". Nel suo intervento Carloni ha messo in evidenza come uno dei settori che da sempre rappresenta un perfetto esempio di economia circolare sia quello dei **pneumatici ricostruiti**, in quanto il

pneumatico di qualità nasce per essere ricostruito e quindi per essere utilizzato anche più volte, grazie al riutilizzo delle strutture portanti del pneumatico ancora integre alla fine del ciclo di vita.

"La pratica della ricostruzione di pneumatici", ha sottolineato Carloni, "è fondamentale per **risparmiare materie prime, petrolio ed energia** rispetto alla produzione di un pneumatico nuovo e consente di ridurre la produzione di PFU (pneumatici fuori uso), rallentando in modo considerevole il flusso di smaltimento dei pneumatici. Per questi motivi si tratta di un modello altamente strategico nel quadro dei sistemi produttivi odierni e soprattutto del futuro".

Fonte: AIRP.

Credito d'imposta pneumatici ricostruiti

Introdurre un credito d'imposta sulla spesa relativa all'acquisto di pneumatici ricostruiti: è questa la richiesta emersa durante il convegno "Non chiamatelo rifiuto! Sfide e nuove prospettive per l'economia circolare" organizzato da AIRP. Come sottolineato dalla Senatrice Patty L'Abbate, nel programma del Governo è presente

il "Green New Deal". "Occorre adottare misure che premiano prassi socialmente responsabili da parte delle imprese e promuovano lo sviluppo tecnologico e le ricerche più innovative, in modo da rendere più efficace la transizione ecologica e indirizzare l'intero sistema produttivo verso un'economia circolare" afferma la Senatrice.

Transport Compliance Rating

Al via i primi audit

Il T.C.R., Transport Compliance Rating, è ora attivo. Il primo protocollo internazionale di rating sul trasporto e la logistica, presentato ufficialmente per la prima volta lo scorso 20 Giugno, nel corso dell'One Day Truck & Logistics di Bologna, ha raggiunto la sua **piena operatività** con la nomina degli Enti terzi, ai quali è stato assegnato il compito di effettuare gli audit utili all'attribuzione dei rating (o punteggi).

L'Osservatorio T.C.R. ha ufficialmente conferito l'incarico ad ASACERT Certification e DEKRA Testing and Certification, operanti da decenni nel settore della certificazione e relativi controlli.

Già a partire da ottobre, gli Esperti dei due Enti *super partes*, a garanzia dell'**imparzialità** e dell'**oggettività** della valutazione, procederanno con l'avvio delle attività propedeutiche al processo di valutazione.

"Era lo step successivo alla presentazione ufficiale del T.C.R." dichiara Alessandro Ferri, Presidente dell'Osservatorio T.C.R., "al termine dell'incontro nel quale l'Osservatorio ha attribuito i mandati. La scelta dei due Enti ha trovato il suo fondamento nell'esperienza pluriennale nel settore ampiamente testimoniata. Un compito certamente impegnativo visti gli **obiettivi etici** insiti nel sistema



implementato. A loro i migliori auguri di buon lavoro."

"Stiamo lavorando intensamente per modellare, aggiornare e rendere quanto più completo possibile questo protocollo di rating" aggiunge Camillo Zana, Presidente del Comitato Tecnico Scientifico dell'O.T.C.R.

"I contributi in termini di informazioni ed esperienza che potranno derivare dalle numerose aziende di trasporto e logistica che da tempo si sono avvicinate al T.C.R., e che emergeranno nel corso degli audit, saranno decisivi per l'**ulteriore implementazione del sistema**. Dai primi passi ad oggi, è emersa la forte volontà di procedere con uno sviluppo di attività di trasporto e logistica sempre

più improntate verso la legalità ed il rispetto delle regole. È proprio su questo aspetto che il T.C.R. trova il suo fondamento."

"Sono veramente contento e orgoglioso dell'avvio di questo progetto" dice Alessandro Peron, Segretario dell'Osservatorio T.C.R.

"Finalmente un passo concreto verso un **modello di valutazione** equo e trasparente, che permette di identificare in modo certo le imprese di trasporto e logistica virtuose e consente ai Committenti una scelta consapevole del proprio fornitore, tutelando la correttezza e la lealtà della competizione di mercato. Un progetto etico che mira a dare un impulso forte ed innovativo al settore."

Croissant
Surgelati Già Cotti

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

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



Citytech

- Ripensare il paradigma
- della mobilità per le città
- del terzo millennio

MILANO
 LUISS HUB
 20-21 novembre 2019



In collaborazione con:



Milano

Hosting Partner



Knowledge Partner:



Silver Sponsor



Supporter Sponsor



Technical Sponsor



Startup



Patrocinato da:



citytech.eu | info@citytech.eu

segui su:



I protagonisti della new mobility

Appuntamento alla VII edizione di Citytech

Il 20 e 21 novembre torna l'appuntamento con Citytech, l'evento B2B dedicato alla **mobilità urbana** più accreditato d'Italia, che quest'anno sarà ospitato da Milano LUISS Hub, lo spazio polifunzionale della LUISS Business School, situato nel cuore dell'innovation district di Porta Nuova. Organizzato insieme al Comune di Milano, l'evento giunge quest'anno alla sua **settima edizione** e vuole affrontare tutte le tematiche più innovative del settore mobilità: da quelle già di uso quotidiano a quelle in arrivo nel nostro Paese.

Come racconta Marco Granelli, Assessore a Mobilità e Ambiente del Comune di Milano: "Citytech è diventato un appuntamento immancabile nell'agenda di Milano, una città sempre più dinamica e innovativa. È fondamentale per l'Amministrazione intercettare ogni possibile miglioria offerta dalle nuove tecnologie. È proprio questo il valore di un evento come Citytech, che mette in contatto pubblico e privato per creare le migliori sinergie."

La Super Smart Society

I lavori prenderanno inizio il 20 novembre con la Sessione Istituzionale dal titolo "Super Smart Society: come l'utilizzo consapevole delle tecnologie dà vita alla città 5.0".

Sopraffatto il concetto di quarta rivoluzione industriale, il file rouge degli interventi della sessione plenaria sarà il quinto stadio dell'evoluzione della società, ovvero l'avvento della società 5.0, concetto introdotto dalla Keidanren - Japan Business Federation che si sta delineando sempre più.

Una società intelligente che persegue però non solo l'innovazione tecnologica ma soprattutto **responsabilità e sostenibilità** con una visione umanocentrica della città in cui uomini e tecnologie sapranno coesistere ed interagire in modo sinergico.

La Urban Air Mobility

Verrà poi fatto il punto sui risultati ottenuti, sui nuovi progetti arrivati in città e sulle trasformazioni che abbiamo vissuto in ambito mobilità negli ultimi



mesi, ma si guarderà anche e soprattutto al futuro: quest'anno Citytech vuole, infatti, trattare la nuova frontiera dell'innovazione, ovvero la Urban Air Mobility.

Mercoledì 20 novembre pomeriggio, in un workshop dedicato, diversi ospiti internazionali racconteranno come la visione della **mobilità urbana aerea** stia prendendo corpo diventando realtà in diverse aree del mondo.

Grazie alla partnership con The Aviary Project e con Nexa Capital Partners LLC, per la prima volta in Italia sarà presentata la più completa ricerca di mercato del settore UAM, che include anche un focus sulla città di Milano.

Conference + Exhibition

Tante altre le tematiche, tra le più trendy ed attuali, che verranno affrontate nel corso dei workshop paralleli che si susseguiranno mercoledì 20 pomeriggio e giovedì 21 mattina: micromobilità, sharing mobility, veicoli elettrici, infrastrutture di ricarica, pagamenti digitali, big data, blockchain, city logistic e soluzioni per la sosta.

Oltre alle conferenze, il format di Citytech prevede anche un'**estesa area espositiva** sia interna che esterna alla manifestazione dove le aziende più all'avanguardia del settore presenteranno prodotti e servizi, progetti e

concept che guardano al futuro della mobilità. Tra queste hanno già confermato la loro presenza ALD Automotive, Be Charge, Esri Italia, FREE NOW, Geotab, SHARE NOW e Vinco.net.

Il mondo delle Startup

Una nuova e stimolante collaborazione per Citytech è quella con OPEN ITALY, il programma di Open and Collaborative Innovation del Consorzio Elis, che nasce per coniugare le esigenze di innovazione delle grandi imprese, che devono mantenere la propria competitività, con la necessità di crescita di Startup, PMI innovative, centri di ricerca, spinoff universitari e giovani talenti.

Dopo aver chiuso la terza edizione del proprio programma annuale di spinta all'innovazione, OPEN ITALY, presenterà un'anteprima del programma 2020, con particolare focus sui cluster "Smart city and connected cars".

Per informazioni: www.citytech.eu - info@citytech.eu.

Visita il sito dedicato e scopri il programma completo dell'evento.



L'importante è non farsi notare

Anche nella logistica urbana

La più completa manifestazione a livello europeo sulle più innovative tendenze della mobilità, **Future Mobility Week**, in programma a Torino dal 18 al 22 novembre, dedica come ogni anno un focus particolare alla city logistics, uno dei segmenti più strategici della logistica e dei trasporti, che negli ultimi anni sta registrando una crescita impetuosa trascinata da vari fenomeni economici e sociali. E con la crescita quantitativa, crescono anche i problemi. Una delle più innovative società specializzate nelle **consegne di ultimo miglio** ha scelto da qualche tempo uno slogan non intuitivo per definire la propria specificità, quella che in gergo si chiama "value proposition": "Nessuno è più invisibile di noi".

In un mondo dove la lotta dei marchi è feroce e crea veri e propri affollamenti visivi, sorprende che un'azienda di successo vada apparentemente controcorrente.

Esplorare in che senso l'invisibilità sia un valore competitivo dà in effetti la possibilità di capire come si evolve la **logistica urbana**, quel segmento che sta diventando sempre più strategico per le aziende ma anche per la società visto l'aumento della percentuale di popolazione che si concentra nelle città, grandi e meno grandi.

Invisibile può voler dire essere a **basso impatto ambientale**. Il primo fattore che viene in mente sono le emissioni di particolato e di ossidi d'azoto, contro cui le amministrazioni cittadine da decenni combattono a colpi di blocchi e restrizioni del traffico.

L'eliminazione di queste emissioni significa veicoli ad emissioni zero, con motore elettrico, cui si aggiungono in determinate situazioni le **cargo bike** a pedalata assistita. Da questo punto di vista le cose si stanno muovendo velocemente. Grazie anche alle politiche premiali di diverse amministrazioni, l'uso dei mezzi elettrici per le consegne in città, a partire dalle zone a traffico limitato, è in grande crescita.

L'ordine di 100.000 furgoni elettrici in un sol colpo da parte di Amazon ha



portato il fenomeno all'attenzione del grande pubblico, ma gli esempi più limitati sono ormai diffusissimi.

L'**evoluzione tecnologica dei mezzi** sta rendendo la transizione sempre più semplice, come anche la crescita del trasporto conto terzi a scapito del conto proprio in questo settore della logistica. Per una società specializzata è molto più semplice passare all'elettrico, ad esempio perché le dimensioni del parco mezzi giustificano la realizzazione di stazioni proprie di ricarica.

Riduzione dell'impatto ambientale vuol dire però anche **riduzione della congestione**. Da questo punto di vista, la situazione della logistica urbana è meno felice. In molte grandi città il traffico derivante dalla logistica a breve raggio è ormai arrivato al 30 per cento e continua a crescere.

Diversi fattori congiurano per spingere questa tendenza. Il più citato è quello dell'e-commerce, con sottofenomeni come le consegne gratuite e quelle immediate, che ha generato la definizione "**logistica del capriccio**".

Ma altri trend contribuiscono. Per citarne solo tre: sempre più pasti nelle grandi città vengono consumati fuori casa e questo ha provocato la proliferazione di locali che proprio nella pausa pranzo vedono concentrata una parte importante del proprio fatturato; con la **crisi dei grandi centri commerciali**, le catene della GDO stanno investendo solo sui minisupermercati urbani, o superette, cosiddetti di prossimità, che però sono collocati in zone ove il costo degli affitti commerciali è molto alto, per cui lo

spazio disponibile viene dedicato alla vendita e non al magazzino; la modifica della struttura e dello stile di vita delle famiglie in città, con alloggi sempre più piccoli, sta portando alla crescita di servizi a domicilio, pensiamo alle lavanderie, alla consegna della spesa.

Tutti questi fenomeni provocano in un modo o nell'altro l'aumento del numero di consegne, quindi mezzi in circolazione, quindi di congestione.

Il passaggio all'elettrico non risolve il problema, un ingorgo di veicoli elettrici non è distinguibile da uno di veicoli a combustione interna.

Aiuta, invece, il concetto di invisibilità, nel senso di **non prevalenza di un brand** sull'altro e quindi di non pretesa di avere furgoni, anche operati da terzi, con il proprio brand "spiattellato" ovunque. L'invisibilità in questo modo consente la condivisione del mezzo, e quindi più **elevati fattori di carico**, più efficienza complessiva e per il fornitore di servizi, e meno congestione.

La cosiddetta logistica collaborativa si sta diffondendo per motivazione economiche per iniziativa delle aziende logistiche e di alcuni grandi caricatori, soprattutto nei segmenti a medio e lungo raggio. La sua diffusione a livello urbano sarebbe molto aiutata da politiche attive da parte delle amministrazioni. Si tratta di un ambito complesso, che per essere veramente efficiente deve investire non solo la parte di trasporto ma anche quella del magazzino. La chiave è per le aziende rinunciare a un pezzo di visibilità del

proprio marchio, il che potrebbe alla fine anche essere positivo per la loro immagine, e trovare un modo per condividere i dati senza “regalarli” ai concorrenti. Quest’ultimo è un processo più faticoso, che oltre a problemi, superabili, di privacy, investe uno dei capitali più importanti delle aziende.

Le soluzioni esistono in linea teorica, si tratta di realizzarle con soddisfazione di tutti. Altrimenti le grandi piattaforme di commercio elettronico finiranno per occuparsene in prima persona, sotto il proprio brand.

Quest’ultimo è un altro senso in cui l’invisibilità racconta la logistica urbana e non solo. I produttori di beni di consumo effimeri e durevoli hanno impiegato decenni e enormi investimenti per promuovere e **rendere distintivo il proprio marchio**, non per niente si parla di prodotti “di marca”. Oggi quando, sempre più spesso, vengono consegnati al consumatore, la prima cosa che quest’ultimo vede è il marchio del

corriere o del merchant di e-commerce. Anche peggio, il servizio di consegna (da quella gratuita a quella immediata, dal reso a 100 giorni alla possibilità di prova “sul posto”) tendono a trasferire buona parte del valore aggiunto dello stesso prodotto al fornitore di logistica, o meglio a quel fornitore che riesce a brandizzare la logistica, che normalmente non è quello che la consegna la effettua fisicamente.

Questo problema che hanno i marchi costituisce un’**opportunità per fornitori di servizi di consegna** che siano disposti ad essere invisibili, che lascino la “gloria” del marchio sul pacchetto al produttore del contenuto? Probabilmente sì, se l’esempio citato all’inizio non è l’unico.

L’evoluzione della logistica urbana e delle consegne di ultimo miglio non è conclusa, come si vede. L’importante, per il cliente finale come per i committenti, è che il processo, la customer experience come si dice, sia condotta con la massima qualità. Perché il segnale

che tutto va bene, da sempre, è che nessuno si accorge del meccanismo fisico e organizzativo che fa sì che tutto funzioni senza problemi.

Alla fine, forse è questo il senso di invisibilità che sottende tutti quelli che abbiamo citati finora, e forse quello che conta veramente.

Tutti questi argomenti, che insieme fanno la questione “city logistics”, verranno trattati nella conferenza organizzata il **18 novembre** in apertura di mattinata nell’ambito di **Future Mobility ExpoForum, a Torino** il 18 e 19 novembre prossimo. Si cercherà di esplicitare i problemi, illustrare le soluzioni già adottate sul mercato e dalle amministrazioni e proporre soluzioni alle numerose questioni aperte.

La partecipazione a Future Mobility ExpoForum, evento di punta della Future Mobility Week, è gratuita previa registrazione sul sito www.fmweek.it, dove sono disponibili gli aggiornamenti dell’agenda delle conferenze.

Si è tenuto il 20 settembre il Climate Day

Nuovo impegno nella lotta ai cambiamenti climatici

L’iniziativa voluta da Scania a dimostrazione del proprio impegno nella lotta ai cambiamenti climatici e nel raggiungimento degli obiettivi fissati con l’Accordo di Parigi. L’azienda ha, infatti, introdotto il Climate Day il 20 settembre, una giornata durante la quale vengono

organizzati dei momenti di approfondimento in **tema di sostenibilità** per tutti i dipendenti.

“Abbiamo lavorato con grande impegno alla sostenibilità, questo ha avuto un profondo impatto sui nostri prodotti, sulla produzione e sul nostro modo di fare business”, ha evidenziato Henrik

Henriksson, Presidente e CEO di Scania. “Ora siamo pronti a fare un passo in più e abbiamo deciso di organizzare dei momenti di approfondimento in occasione del “Climate Day”, crediamo infatti che accrescere la conoscenza in merito ai cambiamenti climatici sia di fondamentale importanza per raggiungere gli obiettivi fissati con l’**Accordo di Parigi**”.

Durante questa giornata le attività negli stabilimenti produttivi e nelle sedi in tutto il mondo sono state interrotte per un’ora, durante la quale i dipendenti hanno partecipato a dei momenti di incontro per approfondire il tema dei **cambiamenti climatici** e per scambiarsi delle idee su come Scania può incrementare ulteriormente il proprio impegno in ambito di sostenibilità.

“Le aziende svolgono un ruolo cruciale nella lotta ai cambiamenti climatici. Non possiamo rimanere in attesa ad aspettare che siano gli altri ad agire.”





Genova, 25-26-27 novembre 2019

**Palazzo della Borsa, Via XX Settembre 44
Palazzo Tobia Pallavicino, Via Garibaldi 4**

Event Partner di



Move.App Expo Conference & Exhibition - 7. edizione è Event Partner di Genova Smart Week, per portare nel cuore di Genova il più importante evento in Italia dedicato all'**innovazione tecnologica nel trasporto pubblico su ferro e su gomma e alle politiche per la mobilità di persone e merci**. Rivolto agli esperti del settore, è affermato punto di riferimento per Aziende Esercenti, Industria, Pubbliche Amministrazioni, Enti di Ricerca e consulenti, per discutere di funzione strategica dei trasporti pubblici, innovazione tecnologica, infrastrutture e logistica.

**Convegni Nazionali, Esposizione di autobus elettrici e filobus di ultima generazione
Test Drive e Visite tecniche nel cuore di Genova**

Move.App Expo 2019 è un evento organizzato in collaborazione con **AMTGenova**

Lunedì 25/11

- ✓ **Mattina: Sessione istituzionale di apertura e tavola rotonda organizzata in collaborazione con il format TV TRANSPORT**
- ✓ **Pomeriggio: Trasporto Pubblico Locale su gomma**
 - Elettrico e ibrido: il futuro
 - Riprogettare le reti per riprogettare la città

Martedì 26/11

- ✓ **Mattina: Trasporto pubblico su ferro**
 - Sistemi urbani in sede riservata (Infrastruttura, armamento, materiale rotabile, esercizio, integrazione modale)
 - Ferrovie regionali (Infrastruttura, armamento, materiale rotabile, esercizio, integrazione modale)
- ✓ **Pomeriggio: Progetti Innovativi e sicurezza**
 - Guida autonoma per il TPL, Ecoguida, Big Data, Manutenzione predittiva innovazione per la Sicurezza

Mercoledì 27/11

- ✓ **Mattina: Trasporti e logistica – in collaborazione con ASSOTRASPORTI**
- ✓ **Pomeriggio: Trasporti pubblici e storia: esperienze a confronto**

Visite Tecniche: In fase di definizione in collaborazione con AMT Genova

Saranno riconosciuti CFP (Crediti Formativi Professionali) per Ingegneri e Architetti

www.moveappexpo.com





Giordano Biserni
Presidente ASAPS

Pirateria stradale primo semestre 2019

Dati molto preoccupanti

Secondo l'Osservatorio ASAPS nel primo semestre 2019 sono stati **543 gli episodi di pirateria stradale gravi**, erano stati 454 nello stesso primo semestre del 2018, +89 e +19,6%.

I morti nel primo semestre 2019 sono stati 55 e 670 le persone ferite. Nello stesso semestre 2018 i morti erano stati 47 e i feriti 511.

L'incremento delle **vittime mortali** è del 17%, quello dei feriti è del 31%. L'89,6% dei casi è avvenuto di giorno e 10,4% di notte. Ma attenzione per le sole piraterie mortali le percentuali cambiano e salgono al 37,3% di notte e sono state il 62,7% di giorno, come dire che quando si uccide di notte si scappa di più.

Nel 51,8% dei casi il pirata viene poi **individuato dalle forze di polizia** che rilevano il sinistro. Quelli che scappano perché pensano di farla sempre franca si sbagliano di grosso. L'identificazione, infatti, schizza addirittura 70,6% nei casi delle piraterie mortali.

Le piratesse sono state 23, in pratica l'8%.

I **ciclisti vittime mortali** di pirati sono



stati 7 quest'anno e 87 i feriti. Lo scorso anno nella prima parte dell'anno i ciclisti morti erano stati 9 e 71 i feriti. I pedoni 28 quest'anno e 29 lo scorso anno.

I **positivi all'alcol o alla droga** sono stati il 15,8%, ma attenzione in questo caso ci si riferisce ai soli casi in cui il pirata è stato identificato immediatamente dopo l'incidente. I pirati stranieri sono stati il 15,8% del totale.

Sono poi **terribili i dati del mese di luglio** 2019. Sono 115 gli episodi di pirateria grave registrati dall'ASAPS, 13 dei quali mortali con 17 morti (due i plurimortali: i due bambini di Vittoria e le 4 giovani vittime di Jesolo con la macchina speronata e finita nel canale).

È incredibile constatare come delle 13 piraterie mortali di luglio, 11 siano avvenute nei primi 15 giorni, con 15 morti.

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

Controlli sul trasporto internazionale

Riscontrate 27 infrazioni a Trento

Giovedì 29 agosto la Polizia locale di Trento ha svolto un'operazione di controlli congiunta sui mezzi di trasporto internazionale di merci su gomma, durante la quale ha riscontrato **27 infrazioni del codice**.

Il Nucleo Autotrasporto della Polizia Locale di Trento, unitamente al personale della Direzione Compartimentale Nord - Est del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Nucleo Mobile della Compagnia Guardia di Finanza di Trento ha effettuato controlli per oltre 12 ore. L'operazione si è sviluppata mediante la partecipazione di una decina di **uomini in borghese** e in uniforme con due uffici mobili e tre pattuglie.

Si sono realizzati undici controlli di autoarticolati impegnati nel trasporto di merci su strada per la maggior parte di nazionalità appartenenti alla Comunità Europea. In particolare sono stati otto i veicoli comunitari (Romania, Spagna, Polonia, Slovenia, Repubblica Ceca), due veicoli extra comunitari (Turchia), ed un solo veicolo italiano sottoposti a controllo.

In totale le infrazioni, che sono state oggetto di contestazione da parte degli uomini della Polizia Locale e dei militari della Guardia di Finanza sono state 27 sia a norme del Codice della Strada che a norme previste da Regolamenti Europei e norme specifiche in materia di **trasporto internazionale di merci**.

Due le patenti di guida ritirate ad altrettanti conducenti dei quali uno del sud Italia ed uno sloveno, perché sorpresi ad **alterare il tachigrafo** del loro veicolo. L'importanza che questo apparecchio di controllo non venga alterato sta nel fatto che i conducenti per la sicurezza di noi tutti sulle strade possono guidare per alcune ore e quindi debbono riposare per un numero di ore prescritto.

Sono stati quattro i **fermi amministrativi** di altrettanti autoarticolati dei quali due di nazionalità polacca, uno di nazionalità ceca ed uno di nazionalità turca. Da sottolineare come due dei fermi siano stati attivati perché i veicoli con targa estera che non pagano le



sanzioni amministrative vengono sottoposti a questa misura presso la depositaria indicata dalla Prefettura sino al pagamento delle somme dovute all'Autorità di polizia che ha elevato i verbali. Un veicolo di nazionalità rumena, nel corso dell'imposizione dell'alt con sistema ad inseguimento da parte di una pattuglia della polizia locale, ha perso pezzi dell'impianto frenante.

La carreggiata è stata immediatamente messa in sicurezza, il **veicolo scortato** al dispositivo di controllo e sottoposto a verifiche tecniche da parte degli ingegneri del Ministero dei Trasporti che, oltre a riscontrare la mancanza dei pezzi del sistema frenante, accertavano anche la pressoché totale inefficienza del sistema del trattore stradale e del semi-rimorchio. Veniva quindi applicata la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (che ha recepito le Direttive 2007/46/CE e 2014/47/UE) inerente "**carenze gravi e pericolose**" (art. 14). L'intero complesso (trattore + semi-rimorchio) è stato:

- disposto il divieto di utilizzo del veicolo;
- scortato ad una velocità di 20 km/h da una nostra pattuglia presso la più vicina officina autorizzata;
- intimato di non procedere con il viaggio sino al ripristino delle condizioni di sicurezza.

A seguito del ripristino delle condizioni di sicurezza prescritte, il veicolo ha lasciato il territorio italiano alla volta della Romania.

Sono state cinque le violazioni della Legge 298/1974, due delle quali gravi;

infatti, è stata accertato che i veicoli esteri stavano effettuando il trasporto internazionale in **condizioni di abusività** tale da essere sanzionati di 4.130 € con contestuale fermo amministrativo dei rispettivi veicoli.

Rispetto a questo la Polizia Locale sottolinea come l'affidare il carico a vettori non in regola, in specie per le società, costituisca a sua volta la violazione del DLG n.° 286/2005 con sanzione a carico della ditta che non ha controllato la regolarità del trasportatore di 3.098 €.

La Polizia Locale raccomanda quindi a tutti gli imprenditori di verificare attentamente la regolarità in particolare dei titoli autorizzativi dei trasportatori: licenze, CEMT, bilaterali.

Nel caso di incertezza in fase di affidamento del carico, per non incorrere in **sanzioni amministrative** pesanti, non esitare a contattare le Autorità di polizia per chiedere informazioni. Anche nel corso di questo controllo una ditta nazionale è incorsa in questa sanzione.

Giovedì 10 ottobre è stata ripetuta l'operazione di controllo che, secondo i dati attualmente disponibili, ha portato a quasi 5.600 euro di sanzioni per un totale di 12 multe su 9 veicoli controllati. Di questi, due italiani, 6 comunitari e un mezzo extra UE.

Le **infrazioni accertate** riguardavano il non funzionamento o l'alterazione di dispositivi dei veicoli e la manomissione dei tachigrafi per falsare le registrazioni. In definitiva, sono state ritirate due patenti e due carte di circolazione.

Strade più sicure

L'UE rafforza le norme sulla gestione delle infrastrutture

L'UE vuole ridurre gli incidenti stradali mortali o con feriti gravi, assicurando una migliore progettazione e manutenzione di strade, gallerie e ponti.

In quest'ottica, il Consiglio ha adottato oggi norme rivedute che definiscono un approccio più sistematico al **miglioramento della sicurezza** delle infrastrutture stradali. La riforma rientra tra le iniziative dell'UE volte a conseguire gli obiettivi strategici di dimezzare entro il 2020 il numero di vittime della strada rispetto al 2010 e avvicinarsi all'**azzeramento degli incidenti** mortali entro il 2050.

La direttiva riveduta estenderà l'ambito di applicazione delle norme vigenti alle autostrade e alle altre strade principali oltre la rete transeuropea di trasporto (TEN-T). Secondo le statistiche, ciò contribuirà a migliorare significativamente la sicurezza delle infrastrutture stradali in tutta l'UE. Le norme riguarderanno anche le strade al di fuori delle **aree urbane** costruite utilizzando fondi dell'UE.

Gli Stati membri saranno tenuti ad



effettuare una valutazione della sicurezza stradale a livello di rete almeno ogni cinque anni. Questa valutazione rappresenta un'istantanea dell'intera rete stradale disciplinata dalla direttiva e sarà utilizzata per **valutare il rischio di incidenti**. Le autorità utilizzeranno le conclusioni per effettuare ispezioni di sicurezza stradale più mirate o procedere a interventi correttivi direttivi. Le prime

valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete sono attese entro il 2024.

Diverrà obbligatorio tenere sistematicamente conto dei pedoni, dei ciclisti e degli altri **utenti della strada vulnerabili** nelle procedure di gestione della sicurezza stradale.

Nel 2017 questi utenti della strada hanno costituito quasi la metà delle vittime di incidenti stradali nell'UE.

Autobus e autocarri in autostrada

Incidenti calati dell'11%

Gli incidenti che coinvolgono i veicoli pesanti in autostrada dal 2010 al 2018 sono diminuiti del 9,4%.

Questi i dati elaborati dal Centro Ricerche Continental Autocarri relativi all'evoluzione negli ultimi anni del numero di **incidenti stradali** in cui sono coinvolti autobus e autocarri.

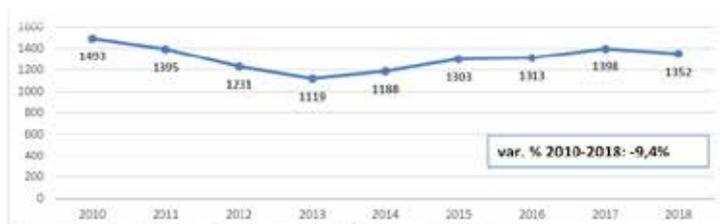
Dall'elaborazione risulta che il numero di incidenti stradali in cui sono coinvolti autobus e autocarri è passato da 14.748 nel 2010 a 13.129 nel 2018, con un calo dell'11%. Nello stesso periodo il numero totale di incidenti stradali nel nostro Paese è passato da 212.997 nel 2010 a 172.344 nel 2018, con una

diminuzione del 19,1%. L'analisi si è concentrata in particolare sugli incidenti stradali **avvenuti in autostrada** con il coinvolgimento di veicoli pesanti.

I dati relativi dimostrano che dal 2010 al 2018 vi è stato un calo del numero di tali incidenti pari al 9,4%. Come emerge

dal grafico seguente, però, a partire dal 2013 e fino al 2017 è stato registrato un aumento di questi incidenti, interrotto nel 2018 quando i dati sono **tornati ad essere in calo**, anche se di poco.

Ci si augura che tale calo rappresenti l'inizio di una inversione di tendenza.



Fonte: elaborazione del Centro Ricerche Continental Autocarri su dati Aiscat

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 MARCO PRESTI, DELLA CURT RICHTER
"IN ITALIA MANCA UNA RETE FERROVIARIA CAPILLARE CHE FAVORISCA IL TRASPORTO INTERMODALE"**

Mi chiamo Marco Presti e sono il responsabile della filiale italiana della Curt Richter, **azienda tedesca** con sede a Colonia, specializzata nei trasporti chimici. La società, una multinazionale che opera sul mercato europeo, dispone di circa 450 veicoli, 2.200 Tank Container e 800 dipendenti.

Alla **succursale italiana** ci occupiamo del proseguimento dei trasporti provenienti dall'estero, dai terminal alla consegna sul territorio nazionale, in ambito intermodale.

Lavorando in parallelo con la Germania, ho notato situazioni simili ed altre completamente opposte tra i due Paesi. Ad esempio, in entrambi i casi gli autotrasportatori sono sempre più **penalizzati nella circolazione**: tra ore di guida, riposi e blocchi vacanzieri è sempre più difficile organizzare i viaggi. Inoltre, le nuove normative impongono di trovare una sistemazione alberghiera per il riposo lungo degli autisti, una spesa aggiuntiva che va a gravare sui costi aziendali.



Inoltre, un altro problema che si ha con il personale viaggiante, è la **corresponsabilità dell'azienda**. Nonostante venga fornita ai dipendenti tutta la formazione necessaria e richiesta per legge, nel qual caso commettano un'infrazione, l'azienda è comunque corresponsabile. Invece, per quanto riguarda il **trasporto intermodale**, strada - rotaia - strada, la differenza tra Germania e Italia è lampante. I collegamenti ferroviari tedeschi sono più sviluppati, da noi, al contrario, mancano le infrastrutture e i servizi. Si sente sempre più spesso parlare di trasporto intermodale come soluzione per **togliere i mezzi pesanti dalla strada**, ma da noi manca una rete ferroviaria che consenta di raggiungere tutte le regioni. Per un motivo o per l'altro, le opere vengono sempre accantonate o mai completate e il Paese rimane fermo.

Un'altra problematica che accomuna gli autotrasportatori europei è il **cabotaggio stradale**. Sono d'accordo che un vettore

straniero possa effettuare una consegna in loco nell'attesa di rientrare nel Paese di origine. Al contrario, vorrei che ci fosse **maggiore controllo** per le aziende che aprono filiali o sedi nell'est Europa, impiegando personale e mezzi locali a un costo minore, per poi operare sempre e comunque all'estero, praticando prezzi sleali nei confronti delle aziende locali, soggette a una tassazione più elevata. Infine, riguardo al **taglio dei rimborsi sulle accise** per i veicoli Euro 3, come ambientalista capisco la necessità di disincentivare fino a dismettere le vecchie motorizzazioni più inquinanti. Se pensiamo alle restrizioni per le autovetture private, da anni ormai i centri abitati hanno vietato l'accesso ai diesel più datati. Da autotrasportatore però, capisco le difficoltà che dovranno affrontare molte aziende che non possono permettersi di rinnovare il parco mezzi in toto. Personalmente penso che gli incentivi statali possano aiutare, ma è necessario capire prima come e quando verranno erogati.

Quali sono i problemi
maggiori che incontrate
quotidianamente?

Avete proposte al riguardo?

Vorreste raccontare la
vostra esperienza?

Contattate Assotrasporti:

Tel 348 8827231

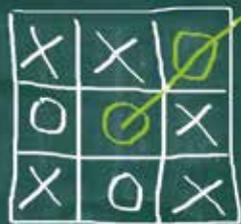
Email info@assotrasporti.eu

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



BLOCCHIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



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



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

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.eu



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



CRESO SCAPOLAN

ADR

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

TRASPORTO IN ADR: FACCIAMO UN PO' DI CHIAREZZA

Le domande più comuni che i miei clienti mi formulano sono:

- quali sono i documenti da tenere durante il viaggio;
- come deve essere caricata la merce.

La più ricorrente concerne le etichette e la pannellatura del veicolo. Per quanto concerne la documentazione da tenere in viaggio, bisogna distinguere fra i documenti relativi al conducente e, pertanto, patente di guida relativa al mezzo che si conduce:

- se si tratta di un mezzo pesante, la patente di guida deve essere integrata anche dalla Cqc ovvero la **Carta di qualificazione del conducente**, del Cfp, Certificato formazione professionale, comunemente detto "patentino ADR" che deve essere idoneo al trasporto in colli o al trasporto in cisterna ricordando che se il viaggio che dobbiamo intraprendere è di carattere internazionale, occorre avere al seguito anche un **documento di espatrio** (per l'Europa

basta la carta di identità mentre in altri Paesi occorre anche il passaporto).

Per il veicolo, invece, occorre avere al seguito:

- la Carta di circolazione, sia per il mezzo a motore che per l'eventuale rimorchio o semirimorchio, la polizza di assicurazione e se si tratta di autocisterne o carri silos anche il barrato rosa.

Quando si viaggia in regime di trasporto merci pericolose, si deve avere a bordo e velocemente reperibile la **tremcard** ovvero le istruzioni scritte su come si deve comportare in caso di emergenza o fuori uscita di materiale pericoloso.

Naturalmente se il viaggio ha come destinazione o provenienza un Paese europeo, si deve avere sul mezzo anche la **Licenza comunitaria**, mentre per altre destinazioni è richiesto il carnet TIR.

In merito al secondo quesito, il carico della merce può avvenire in due modalità, in colli: ovvero la merce pericolosa e contenuta in appositi imballi omologati, ve ne sono di diverso tipo o materiali, ad esempio in fusti o bidoni per materiali liquidi o pulvirodenti, scatole o sacchi (big bag) per materiali solidi o in granuli.

Infine, in bombole per i materiali gassosi; tutti questi imballi devono essere etichettati e marcati secondo le direttive ADR.

La seconda modalità è il carico di **merci pericolose** in grandi recipienti ovvero



in cisterne, per i liquidi in carri silos per le merci che hanno le caratteristiche granulose e carri batteria detti anche carri bombolaio, per i materiali gassosi.

Questi veicoli devono essere provvisti del documento chiamato barrato rosa che si ottiene dopo aver eseguito alcuni collaudi e prove, presso la motorizzazione civile, o presso officine autorizzate allo scopo.

Come dicevo prima, tutti gli imballi e i veicoli devono essere **etichettati e pannellati**, mentre per i veicoli che trasportano i colli è sufficiente apporre un cartello di colore arancio davanti e dietro al veicolo; per i veicoli contenitori, invece, la pannellatura è più complessa: per i veicoli cisterna che trasportano più materiali differenti, deve essere anteriore e posteriore, il cartello arancio neutro, mentre in corrispondenza dei fianchi devono essere posizionati pannelli arancio con delle numerazioni, con indicazione nella parte superiore della corrispondenza della **classe di pericolo** chiamato numero *kempler* e nella parte posteriore il numero corrispondente alla materia interessata chiamato numero UN; per esempio, trasportando benzina, che è un liquido infiammabile della classe 3 dell'ADR il pannello sarà così composto; nella parte superiore riporterà il numero 33 e nella parte inferiore il numero 1203, che indica, in tutti i Paesi che hanno sottoscritto l'accordo ADR, un liquido infiammabile con i requisiti della benzina.

Per le autocisterne che trasportano un solo materiale pericoloso la pannellatura è composta anteriormente e posteriormente al veicolo dal pannello

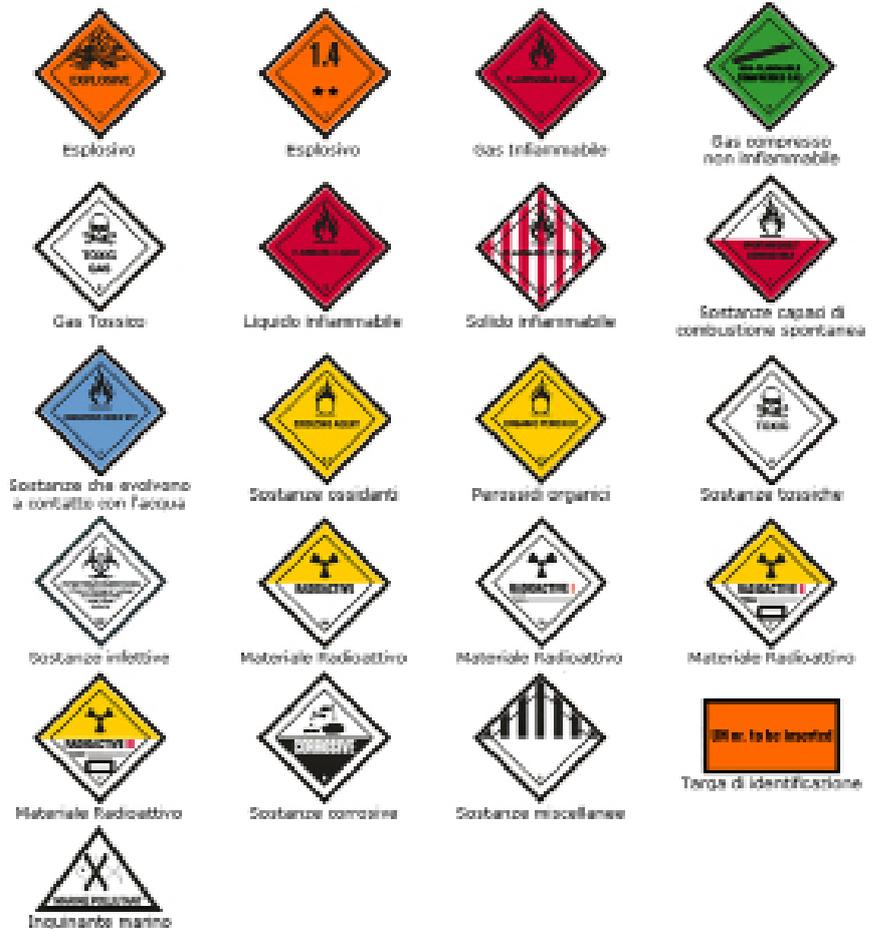


Figura in alto: classificazione IMO per le merci pericolose.

con la numerazione sui fianchi solo i cartelli disposti sul vertice.

Questo serve ad **informare le squadre di soccorso**, in caso di incidente.

Quando si procede al carico bisogna sempre tenere presente la compatibilità del medesimo, vale a dire che le materie caricate sullo stesso veicolo, in caso di miscelazione, non devono avere nessuna reazione chimica.

Tutto il carico deve essere, inoltre, legato in maniera che durante il viaggio, in caso di curve, frenate o ripartenze, nulla si muova.

Per quanto riguarda il **carico in cisterna**, invece, si deve sempre controllare che tutte le valvole e passi d'uomo siano chiusi con le apposite sicurezze.

E naturalmente buon viaggio!

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





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 FESTIVITÀ E PERMESSI RETRIBUITI

In coincidenza di una giornata festiva il lavoratore ha diritto di astenersi dal lavoro e di percepire la retribuzione.

Il lavoratore è legittimato a rifiutare la richiesta di prestazione lavorativa, conservando il diritto al trattamento economico della normale retribuzione fissa.

La prestazione di lavoro può essere richiesta solo su accordo delle parti, raggiunto eventualmente anche in sede di contrattazione collettiva.

Peraltro, di recente, la giurisprudenza ha stabilito che la **rinunciabilità al riposo** nelle festività infrasettimanali è rimessa solo all'accordo tra datore di lavoro e lavoratore (Cass. 27948/2017), mentre sono affette da nullità le clausole della contrattazione collettiva che prevedono l'obbligo per il lavoratore di effettuare la prestazione nei giorni festivi.

Le giornate festive oltre alla domenica sono determinate dalla legge (legge 260/1949) e, in parte, dai contratti collettivi.

Secondo il CCNL Assotrasporti, art. 30, sono considerati **giorni festivi** le seguenti festività nazionali e infrasettimanali: 1° gennaio (Capodanno); 6 gennaio (Epifania); Pasqua; Lunedì di Pasqua; 1° maggio (festa dei lavoratori); 2 giugno (festa della Repubblica); 15 agosto (Assunzione della Beata V.M.); 1° novembre (Ognissanti); 8 dicembre (Immacolata Concezione); 25 dicembre (Natale); 26 dicembre (S. Stefano); solennità del S. Patrono (luogo ove si trova la sede in cui il lavoratore presta servizio).

Quando il lavoratore presta la propria opera in un giorno festivo, valgono le seguenti disposizioni:

- se non sono previsti riposi compensativi, la prestazione di lavoro è **considerata straordinaria**. In questo

caso deve essere corrisposta, oltre alla retribuzione per la festività, anche la normale retribuzione per il lavoro prestato e la maggiorazione per lavoro straordinario festivo.

- Se è previsto un **riposo compensativo** in un'altra giornata, oltre alla retribuzione per la festività deve essere corrisposta la sola maggiorazione per il lavoro festivo.

Il diritto alla quota di retribuzione aggiuntiva riconosciuta dalla legge in caso di coincidenza della giornata festiva con la domenica non spetta in caso di coincidenza della stessa con il sabato non lavorativo. Ciò in quanto allorché il normale orario di lavoro sia concentrato nell'arco di cinque giorni settimanali, il sesto giorno deve qualificarsi, semplicemente, agli effetti di tutti gli istituti contrattuali, come non lavorativo, feriale a zero ore e non anche festivo.

Il lavoratore ha diritto al compenso previsto per la festività anche in caso di:

- malattia, infortunio, astensione per maternità obbligatoria e facoltativa, congedo matrimoniale, ferie, permessi e assenze per giustificati motivi.
- Riduzione dell'orario di lavoro (ROL).
- Sospensione dal lavoro per ragioni

indipendenti dalla volontà del lavoratore.

- Sospensione dal lavoro per riposo compensativo di lavoro domenicale.

Se nel periodo di **assenza dal lavoro** il lavoratore percepisce un trattamento economico a carico degli istituti assicuratori, il datore di lavoro deve integrare quello corrisposto per il giorno festivo con una quota a suo carico.

Ai soci e ai dipendenti sono concessi permessi retribuiti da chiedere normalmente durante la prima/prime ora/ore di lavoro fino ad un massimo dell'intera giornata (art. 31 CCNL Assotrasporti).

Tali permessi retribuiti ammontano complessivamente a 32 ore annue e sono concessi in sostituzione delle festività abolite legge 54/1977. Appositi accordi a livello aziendale, tra le organizzazioni sindacali stipulanti il CCNL, potranno prevedere **diverse modalità di recupero** e utilizzazione, in funzione di specifiche esigenze aziendali.

Nel caso in cui le ore di permesso retribuite non vengano, in tutto o in parte, usufruite, il socio o il lavoratore dipendente hanno diritto comunque alla corresponsione della relativa retribuzione.

In casi speciali o giustificati, il socio e il lavoratore dipendente potranno usufruire di permessi di breve durata recuperando le ore di assenza con altrettante ore di lavoro, nella misura massima di un'ora al giorno.





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.

LA LEGISLAZIONE EUROPEA IN MATERIA DI PNEUMATICI INVERNALI

In molti Paesi europei vige l'obbligo di viaggiare con pneumatici termici durante il periodo invernale.

L'uso di equipaggiamenti speciali può essere **imposto localmente** da pannelli o da apposite ordinanze.

Invece, l'utilizzo di pneumatici invernali è obbligatorio nei **Paesi scandinavi** (Finlandia, Norvegia e Svezia), nei **Paesi baltici** (Lettonia, Lituania ed Estonia) e in Slovenia.

L'uso degli pneumatici invernali è fortemente incoraggiato in Germania dove, dal 2006, gli automobilisti sono responsabili della preparazione invernale del loro veicolo.

In **Italia**, a partire dal 15 novembre, entrerà in vigore l'obbligo di avere le gomme invernali sulla propria auto, o di tenere a bordo le catene da neve.

I pneumatici invernali sono quelli con la **sigla "M+S"** (mud+snow, fango+neve) in evidenza.

In caso di circolazione senza pneumatici invernali o alternative a bordo, la multa può partire da 85 euro e arrivare a 338 euro, ma si abbassa a 59,50 euro se viene pagata entro 5 giorni.

Sulle strade dei Comuni nei quali vige un'ordinanza, le multe vanno invece

dai 41 euro ai 169 euro, abbassandosi a 28,70 euro se pagata entro 5 giorni.

Se il mancato cambio gomme invernali viene registrato dopo un incidente, l'assicurazione probabilmente non coprirà i danni.

In Germania

A partire dal 1° luglio 2020, camion e autobus nella stagione invernale non dovranno montare pneumatici invernali solo sugli assi motore, ma anche sugli assi sterzanti. La nuova normativa si applica agli autobus delle categorie M2 ed M3 e ai camion delle categorie N2 ed N3.

In Francia

Attualmente non esistono disposizioni legali che obblighino gli automobilisti a dotare i loro veicoli di pneumatici speciali per l'inverno. Sono consentite le catene da neve e gli pneumatici chiodati, sui veicoli fino a 3,5 tonnellate, a patto di limitare la velocità e di apporre un segnale adesivo sul posteriore della vettura.

In Austria

A partire dal 1° gennaio 2009 occorre dotare i veicoli (fino a 3,5 t) di pneumatici invernali dal 1° novembre al 15 aprile in caso di condizioni invernali pericolose (presenza di neve e ghiaccio). In Austria viene considerato pneumatico invernale qualsiasi prodotto che riporti la sigla "M+S" e le cui scolpiture siano profonde almeno 4 mm.



Pneumatici 4 stagioni, questi sconosciuti

I pneumatici 4 stagioni sono una via di mezzo tra le gomme estive e quelle invernali, ideali per chi percorre pochi km l'anno (meno di 10 mila). Grazie alle caratteristiche tecniche garantiscono buona tenuta anche su neve e fondo parzialmente ghiacciato. Come mostrato nell'immagine a lato, gli pneumatici 4 stagioni

riportano la dicitura "M+S" e i simboli corrispondenti a tutte le condizioni meteo cui sono adatti. Alcuni modelli presentano anche il simbolo del fiocco di neve dentro una montagna a tre cime, Three Peak Mountain Snow Flake o 3PMSF, ad indicare che si tratta di gomme adatte all'uso su strade innevate.



Pneumatico 4 stagioni. Crediti foto: [Wikipedia](https://www.wikipedia.org/).

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—TRENTO ALTO ADIGE—VENETO—FRIULIA VENEZIA GIULIA—EMILIA ROMAGNA)

GAMMA DRIVER - POSTINI - FOOD

EVO E-TIMES CITY 8000 HT



FRAME	Alu Formed 26"/28" easy access, Lega 6063-T6, Tig Welded
FORK	Tig 26" - 24" nobilita 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 schiuma imbottitura in PU con cuscinetti in gomma
TYRES	Possessore 26" a 1.75" attacco 24" a 1.75"
MOTOR	Brushless 36V 250W on front hub
MAX TORQUE	
BATTERY	18Ah 36v, 18Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h30min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Basic, visione carica giro 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-TY900
SHIFTERS LEVERS	Shimano Tourney SL-R315 Rapidfire, 6s
BRAKES	Promax Alu
FREEWHEEL	Shimano tourney 6s 24-28
HUBS	Shimano Alu 36h motor on rear
SADDLE	Sella Royal Wave
TYRES	Byte Garda 26" x 1.75"
MOTOR	Bafang brushless 36V 250W on rear hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v, 468Wh, under carrier
SENSOR TYPE	Speed sensor
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Atala A320 with LED, Power +/- 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 RL, 100 mm, Remote lockout
REAR DERAILLEUR	Shimano Altus RD-M2000 SGS
SHIFTERS LEVERS	Shimano Altus SL-M2000 Rapidfire, 9s
BRAKES	Shimano BR-M315, rotor SW-RT2D 180 mm/180 mm
HUBS	Shimano Tx505, CL, 32h
SADDLE	Sella Royal Sauris
TYRES	Schwalbe Smart Sam 27.5" x 2.60"
MOTOR	Bosch Performance CX 36V, 250W central position
MAX TORQUE	75 Nm
BATTERY	Power pack 500, Frametype, weight 2.5 kg
SENSOR TYPE	TOURQUE
CHARGER TIME	Up to 7.5 hours
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Purion
OTHER FUNCTIONS	4 livelli: 50% eco - Tour 120% - EMTB 120%/300% - Turbo 300%

CITTA' eB2 Askoll



DESCRIZIONE PRODOTTO

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

GAMMA COLORI



Focus: qui Friuli-Venezia Giulia



Porto di Trieste e Smart Road

Nuova infrastruttura per tracciare i TIR



Il Porto di Trieste punta sulla **tecnologia e l'intermodalità** per migliorare i servizi offerti.

Il progetto di Smart Road chiamato "Corridoio Meduri" prevede l'installazione di sistemi intelligenti di trasporto lungo il raccordo autostradale RA14 e RA13 e la strada statale 202 Triestina che consentiranno di verificare i tempi di percorrenza tra l'interporto di Ferneti e il porto di Trieste dei mezzi pesanti sulla base delle reali condizioni di traffico e meteo.

Il sistema sarà composto di **telecamere** per la lettura di targhe e **sensori** per

la pesatura dinamica dei veicoli che consentirà di stabilire quali veicoli possono aver effettuato soste o deviazioni per eventuale carico/scarico non autorizzato di merci, attraverso il calcolo del tempo medio necessario a percorrere il tragitto.

Il sistema sarà, inoltre, dotato di telecamere a circuito chiuso e software capaci di segnalare eventuali code sul tratto monitorato, permettendo, di conseguenza, di **regolare il flusso in ingresso** al porto che attualmente si aggira intorno ai 700 veicoli al giorno.

Il progetto, promosso in collaborazione con Anas, prevede l'installazione di 24 telecamere per il rilevamento delle targhe e il **riconoscimento dei veicoli**, 33 telecamere di contesto e oltre 27 chilometri di fibra ottica.

La Smart road permetterà anche di autorizzare gli auto-transportatori all'imbarco facilitato dei tir, permettendogli di **risparmiare tempo sui controlli** doganali e le attività portuali per l'imbarco.

"Questo progetto è parte integrante della fase di espansione dei sistemi tecnologici portuali, per la prima volta in un'ottica di sistema portuale e non più di porto marittimo" afferma Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorithy.

"Al Sinfomar, il Port Community System del porto di Trieste, viene finalmente connessa un'infrastruttura ottica in grado di riscontrare e ricavare la posizione dei mezzi in transito consentendo così la velocizzazione dell'ingresso dei mezzi ai varchi".

"La strada deve essere sempre più attrezzata tecnologicamente", ha dichiarato l'AD Anas Massimo Simonini.

"Anas lavora da anni al progetto smart road e smart mobility, utile non solo ad affrontare le sfide della mobilità del prossimo futuro ma, come nel caso dell'accordo con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, anche a rispondere ad esigenze di **controllo rapido ed efficiente** del traffico e delle merci e di tempi di viaggio più veloci".

Il progetto esecutivo prevede un investimento complessivo di circa 2,7 milioni di euro e sarà realizzato tramite accordo quadro con un tempo previsto di circa 10 mesi.

Nel frattempo, il porto di Trieste continua a investire sulla sostenibilità grazie al trasporto su ferro. Nel primo semestre del 2019 la movimentazione di merci su treni è aumentata del 7,37% e dei container del 13,33% rispetto allo stesso periodo del 2018.

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



Focus: qui Lombardia



Finanziamento per il rinnovo mezzi Il bando “Rinnova veicoli 2019-2020”

Dopo aver anticipato la chiusura del bando precedente, la Regione Lombardia ne ha emesso uno nuovo, estendendo i contributi per il rinnovo del parco mezzi a nuove categorie di veicoli e realtà aziendali.

Al fine di **sostenere le aziende locali** al rispetto delle sempre più stringenti norme ambientali, la Regione ha aggiunto 2 milioni di euro al fondo per il bando “Rinnova veicoli 2019-2020” che si aggiungono al budget residuo del precedente bando.

La Lombardia, infatti, è considerata la “locomotiva d’Italia” in termini di industria, ma paga questo primato con **livelli di inquinamento** molto alti, superamenti delle soglie minime in città, soprattutto su Milano, con conseguenti

chiusure temporanee al traffico e, naturalmente, con un impatto negativo sulla **salute dei propri cittadini**.

Pertanto, sono stati emessi due bandi: uno rivolto ai cittadini e uno per le imprese. Per i privati, si incentiva la rottamazione dei veicoli a benzina fino agli Euro 2 e diesel fino agli Euro 5 inclusi. Lo stanziamento previsto è di **18 milioni di euro**, da suddividere in due annualità: 5 milioni di euro per il 2019 e 13 milioni di euro per il 2020. Il bando, pubblicato il 7 ottobre, è già attivo e le domande devono essere presentate sulla piattaforma dedicata entro le ore 16:00 del 30 settembre 2020. Inoltre, è prevista una sospensione della piattaforma per l’invio delle domande dal ore 16:00 del 13 dicembre 2019 alle ore 10:00 del 15 gennaio 2020.

Gli incentivi destinati



alle imprese, invece, contribuiscono al rinnovo veicolare di micro, piccole e medie aziende lombarde. Il bando, pubblicato il 10 ottobre 2019, è attivo dal 16 ottobre 2019 fino al 30 settembre 2020.

Le imprese richiedenti riceveranno un **contributo a fondo perduto** per l’acquisto (anche in leasing) di mezzi a zero o bassissime emissioni inquinanti, in seguito alla demolizione di un veicolo inquinante, benzina fino ad Euro 2 inclusi e diesel fino ad Euro 5 incluso.

Per l’erogazione dei finanziamenti, la Regione ha stanziato 2 milioni di euro per l’anno 2020. L’importo complessivo del 2019, invece,

è costituito dal capitale non ancora erogato per il precedente **bando “Rinnova Veicoli”** per il quale erano stati previsti 6,5 milioni di euro.

Le domande devono essere inviate esclusivamente online [su questo sito](#).

Per ogni singolo acquisto, l’importo concesso va da un minimo di 3 mila euro ad un **massimo di 20 mila euro**, per i veicoli più grandi e full electric.

La tabella seguente mostra l’entità del contributo rispetto alle emissioni di PM10, CO2 e Nox della tipologia di veicoli acquistata. Ciascuna impresa può richiedere l’incentivo per un massimo di 5 acquisti.

Visita la pagina dedicata al bando, per scaricare la modulistica e inoltrare la domanda.



Importo del contributo suddiviso per categoria di veicolo e per quantità di emissioni di PM10, CO2 e Nox.

	N1	N2 (3.5 - 7 t)	N2 (7 - 12 t)	N3	M1	M2	M3
Elettrico puro	8.000 €	9.000 €	10.000 €	20.000 €	8.000 €	10.000 €	20.000 €
Ibrido, metano, GPL Euro VI	5.000 €	7.000 €	8.000 €	16.000 €	5.000 €	8.000 €	16.000 €
Altre motorizzazioni Euro VI	3.000 €	4.000 €	5.000 €	8.000 €	3.000 €	5.000 €	8.000 €

Focus: qui Trentino-Alto Adige



Provincia di Bolzano

Sostegno al trasporto combinato

Con l'obiettivo di limitare il traffico di **transito su gomma** lungo l'asse del Brennero, anche quest'anno la Provincia autonoma di Bolzano ha messo a disposizione un contributo per favorire il trasporto intermodale. Con il 13 settembre si è chiuso il periodo di invio delle richieste che saranno valide per i trasporti effettuati **tra il 14 settembre e il 31 dicembre 2019**.

La misura è fortemente voluta dalla Provincia per

promuovere il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. La somma stanziata per il 2019 ammonta a **1,5 milioni di euro**.

I contributi sono volti a compensare i differenti costi esterni del trasporto merci su strada e rotaia e sono concessi per la prestazione di servizi di trasporto merci su rotaia a favore di MTO (Multimodal Transport Operator) e imprese ferroviarie, che hanno la loro sede nello Spazio economico europeo e che effettuano servizi di **trasporto merci**

su rotaia nel territorio della Provincia di Bolzano.

“Con questa misura di sostegno si cerca di ridurre l'impatto sull'ambiente e migliorare la sicurezza stradale”, afferma l'assessore alla mobilità Florian Mussner.

“I contributi serviranno a rendere più conveniente il trasporto ferroviario, intervenendo sui costi aggiuntivi che deve sostenere chi decide di puntare sulla rotaia anziché sulla gomma”.



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 Umbria



Viabilità: variante di Bastardo

Infrastruttura importante per la sicurezza

Il 20 agosto 2019 la variante all'abitato di Bastardo, a confine fra i comuni di Gualdo Cattaneo e Giano dell'Umbria, è stata aperta al transito autoveicolare.

Al taglio del nastro della nuova opera hanno preso parte, tra gli altri, il **Presidente della Provincia Luciano Bacchetta**, il consigliere provinciale con delega alla viabilità Erika Borghesi i sindaci di Giano dell'Umbria e Gualdo Cattaneo, rispettivamente Manuel Petrucci ed Enrico Valentini, il consigliere regionale Giacomo Leonelli e il consigliere provinciale (e vice sindaco di Giano dell'Umbria) Jacopo Barbarito, insieme a tecnici e dirigenti della Viabilità della Provincia. "È un onore inaugurare questa infrastruttura frutto di un lavoro complesso e difficile" sono le parole del Presidente Bacchetta.

"Sento il dovere di ringraziare

chi mi ha preceduto per un lavoro collettivo che appartiene a tutti. Questa inaugurazione non è una passerella, ma una testimonianza di rispetto verso i cittadini e le istituzioni. È la vicinanza della Provincia ai Comuni, specie ai più piccoli che, più degli altri, necessitano di un rapporto costruttivo tra gli enti".

Concetti ripresi dalla consigliera Borghesi che ha ringraziato la Regione per aver investito su questo progetto **8 milioni**, individuando la Provincia quale soggetto attuatore e preposto alla progettazione grazie ai propri tecnici, e agli ingegneri Andrea Rapicetta e Giovanni Solinas.

"Si tratta di un'opera importante e complessa" ha detto Borghesi "poiché non ha riguardato soltanto la realizzazione di un **nuovo tratto viario**, ma con le due rotonde sono stati eliminati

altrettanti incroci pericolosi per la sicurezza dei cittadini. Nella progettazione sono stati inseriti anche interventi che sono andati a sanare dei gravi dissesti lungo la Sp 451 di La Bruna.

La finalità della realizzazione di questa variante può essere considerata duplice: da un lato viene **eliminato il transito pesante** all'interno del **centro abitato** di Bastardo e dall'altro si realizza un collegamento veloce tra questi territori con Foligno e Spoleto.

Il sindaco di Gualdo Cattaneo, Enrico Valentini, ha sottolineato come "l'apertura della variante sia un momento importante in quanto dà alla comunità un punto di snodo".

Dello stesso avviso anche il sindaco di Giano dell'Umbria Petruccioli che ha ringraziato, "nonostante, i lunghi anni trascorsi per l'inaugurazione, auspicando che questa opera rappresenti un primo

passo per la **riqualificazione dell'intero territorio**".

Ricordiamo che insieme alla variante, sono stati eseguiti interventi di risanamento e adeguamento sulla strada provinciale 451 di La Bruna, da Spoleto a Bastardo, per contenere il corpo stradale, ripristinare la funzione dei manufatti di captazione, conduzione e **smaltimento delle acque** meteoriche, di opere di drenaggio del terreno e di ripristino della pavimentazione stradale.

Con la variante di Bastardo si garantiscono, invece, migliori condizioni di sicurezza e di traffico in corrispondenza del centro abitato a confine fra i comuni di Gualdo Cattaneo e Giano dell'Umbria e la realizzazione di un **raccordo più efficace** tra le due importanti arterie poste al centro dell'abitato stesso, che hanno sostituito gli incroci fra la SP 451 di La Bruna, la SR 316 dei Monti Martani e la SP 413 di Poderuccio.

Questa variante ha riguardato la realizzazione di un nuovo tratto stradale della lunghezza di circa 1,2 Km che si innesta con una rotonda fra la frazione di Cavallara e l'abitato di Bastardo (in prossimità del Fosso Pantano) nei pressi della vecchia intersezione tra la SR316 e la SP413, per ricollegarsi ad ovest di Bastardo, sempre con una rotonda lungo la SP 451 di La Bruna.



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



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