

Con l'estate i trasporti sono ripartiti ma resta l'incognita "seconda ondata"

In primo piano



Incentivi 2020/2021 per il rinnovo mezzi

pagina 7



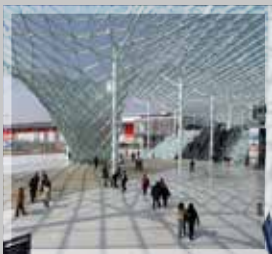
Obiettivo Sud Italia: lo sviluppo dei trasporti per collegare il Mediterraneo

pagina 12



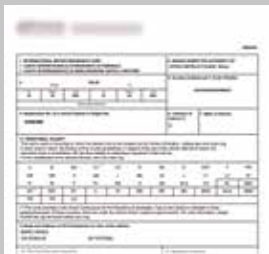
Il rilancio dell'economia: misure a favore dell'autotrasporto

pagina 16



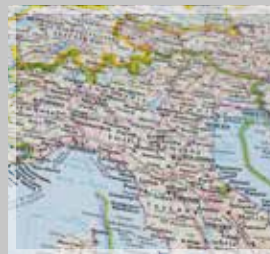
Transpotec Logitec 2021: in marcia con il settore dell'autotrasporto

pagina 22



RCA: arriva il certificato elettronico e diciamo addio alla carta verde

pagina 33



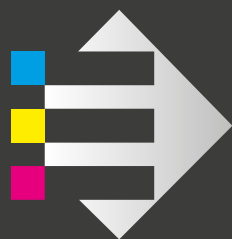
Notizie dal territorio, focus su: Piemonte, Trentino-Alto Adige e Toscana.

pagina 37

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



TN 5/2020 • Anno XXII

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

Proprietario ed Editore

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

Redazione

Fabrizio Civallero, Michela Giuliano, Gabriella Tomasi.

Collaboratori

Alessandro Amitrano, Simone Cugno, Pasquale Dui, Mario Furore, Adriana Pozzo, Emanuele Scagliusi, Cresco Scapolan, Davide Spitale.

Amministrazione

Stefania Ricca

Redazione e pubblicità

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

Stampa

Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social

trasportonotizie.com
 TN - Trasportonotizie
 NotizieTN

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

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 11. **NORME E ISTITUZIONI**
- 18. **L'INTERVISTA**
- 22. **EVENTI**
- 26. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 30. **LA TUA VOCE**
- 34. **CONSULENTI**
 - 34. **Consulente ADR**
 - 35. **Legale**
 - 36. **Consulente del lavoro**
- 37. **DAL TERRITORIO**
 - 37. **Qui Piemonte**
 - 38. **Qui Trentino-Alto Adige**
 - 39. **Qui Toscana**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



IL "RITORNO ALLA NORMALITÀ"

Dopo mesi di deroghe e sospensioni di alcune normative, ad esempio i divieti di transito nei fine settimana che sono tornati in vigore praticamente in tutta Europa (come vediamo a pagina 9), il "ritorno alla normalità" sposta l'attenzione sulle vecchie problematiche inerenti il settore dell'autotrasporto. È il caso, ad esempio, dei rimborsi sulle accise, sempre più restrittivi in quanto, in accordo con le politiche del Green New Deal per la decarbonizzazione dell'Unione Europea, è necessario ridurre le risorse per le misure "dannose per l'ambiente", promuovendo al contempo il ricambio dei mezzi pesanti più datati, in favore di motorizzazioni più ecologiche o alternative (pagina 4).

Di conseguenza, il Governo ha aumentato lo stanziamento per il finanziamento al rinnovo dei mezzi per un totale di circa 150 milioni di euro per il biennio 2020-2021 (pagina 7). Inoltre, sono stati stanziati fondi per aiutare le imprese che hanno continuato la propria attività durante il lockdown volti a risarcire parte degli acquisti per DPI, come guanti, mascherine, visiere paraschizzi, e lozioni sanificanti, gel lavamani, igienizzanti per superfici e ambienti, che, soprattutto nel secondo trimestre, hanno raggiunto un prezzo elevato per via della scarsità dell'offerta (pagina 14). Questi e altri provvedimenti in supporto al settore e per la ripartenza post-Covid verranno presentati nelle pagine seguenti.

Rimborsi accise III trimestre

L'ultimo per gli Euro III

L'agenzia delle Dogane ha stabilito l'apertura della finestra per l'invio delle domande di rimborso dell'accise del terzo trimestre 2020, ovvero per il periodo dal 1° luglio al 30 settembre, a partire da giovedì 1° ottobre e fino a lunedì 2 novembre 2020. Il **rimborso** è valido per il gasolio consumato per l'autotrazione da veicoli con motorizzazione Euro III o superiore.

Il software per la compilazione e invio della domanda è disponibile sul [sito dell'Agenzia](#). Nel caso in cui non si proceda alla presentazione telematica, la dichiarazione cartacea deve essere presentata su un supporto informatico, CD-rom, DVD, chiavetta USB, da consegnare in allegato.

Per i consumi del trimestre di riferimento, l'importo rimborsabile è

di **214,8 euro per 1.000 litri** di gasolio. Si ricorda, inoltre, che per usufruire dell'agevolazione tramite il Modello F24, il codice tributo da utilizzare è 6740.

In caso di maturazione di un credito per il **secondo trimestre** del 2020, tale importo deve essere utilizzato in compensazione entro il 31 dicembre 2021. In caso di richiesta di rimborso in denaro, il termine è stabilito con la data del 30 giugno 2022.

Di fatto, questa è l'ultima volta che i consumi per i veicoli a motorizzazione Euro III possono essere inseriti nella richiesta di rimborso delle accise. Infatti, come già previsto dal Decreto Legge n. 157 del 19 dicembre 2019, in linea con il piano di **decarbonizzazione** dell'Unione Europea, a partire dal 1° ottobre 2020 i veicoli Euro III

vengono esclusi dal rimborso. Nonostante lo scorso giugno si vociferasse tra le imprese del settore una possibile posticipazione dell'entrata in vigore del Decreto, l'**emergenza sanitaria** per il Coronavirus non può diventare una scusante per ritardare gli interventi necessari ad affrontare una crisi ancora più decisiva, quella climatica.

Il rimborso delle accise, infatti, rientra tra i **sussidi ambientali** considerati dannosi e, per questo motivo, non reiterabili. Di conseguenza, resta attualmente in vigore l'esclusione delle motorizzazioni Euro IV a partire dal 1° gennaio 2021.

Pertanto, per favorire il rinnovo del parco mezzi è stato predisposto un fondo di circa 150 milioni di euro per il bando 2020-2021.

Complice il Covid-19, l'inquinamento cala

Emissioni di CO₂ dell'autotrazione a -20,8%

Il Centro Studi Continental ha elaborato i dati Aci sulle emissioni di CO₂ dall'uso di **benzina e gasolio** per autotrazione, rilevando una diminuzione del 20,8% per i primi 8 mesi dell'anno, da gennaio ad agosto 2020, rispetto allo stesso periodo del 2019 (il confronto tra lo stesso periodo del 2019 e 2018 aveva rilevato un calo dello 0,8%). Complice il lockdown, che ha drasticamente ridotto il trasporto di merci e passeggeri per contenere il contagio da Covid-19, i dati confermano quanto si era potuto notare in prima persona: l'acqua di mare, fiumi e laghi più pulita e l'aria più salubre.

L'indagine però è andata oltre, valutando i mesi di **luglio e agosto** singolarmente, ovvero il periodo corrispondente alla riapertura del Paese durante il quale i divieti di

spostamento intraregionale e tra Paesi europei erano già stati rimossi. Secondo i dati, nel mese di luglio il calo complessivo (diesel e benzina) è stato del 6,9% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. I dati di agosto, invece, riportano una **diminuzione più contenuta**, che si attesta sul -4,6%.

Se, invece, si osservano i dati suddivisi per il tipo di alimentazione dei motori, emerge che il calo delle emissioni di CO₂ derivanti dall'uso di benzina per i primi otto mesi dell'anno è stato del 23,7%, mentre il gasolio ha registrato un calo del 19,9%.

Tuttavia, i dati non ci mostrano le aree di maggior concentrazione di CO₂, che si presume corrispondano ai centri industriali maggiori, dove parrebbe siano presenti anche il maggior numero di veicoli merci appartenenti alle classi "più ecologiche".

Secondo i dati diffusi dall'Istat riguardanti la ripartizione tra le regioni dei veicoli industriali pesanti e trattori stradali con motorizzazione **Euro 5 e 6**, scopriamo che la regione più virtuosa d'Italia è il Trentino-Alto Adige, con il 58,6%, seguito dalla Lombardia con il 40,8% e dall'Emilia-Romagna con il 35%, mentre le altre regioni del settentrione si attestano tra il 30-35%. Il tasso di presenza di questi veicoli però, scende nelle regioni del centro, per poi arrivare ai minimi nel meridione, con un 11,8% per la Sicilia. Se invece osserviamo il confronto tra il 2014 e il 2019, scopriamo che la **regione più virtuosa** è stata il Piemonte, con un aumento del 17,1%.

Con un'età media del parco circolante pesante di circa 16 anni, l'Italia è ancora lontana dalla media europea di 11 anni.

Trasporto carburanti: lotta all'illegalità Il DAS digitale è obbligatorio dal 1° ottobre

Scatta l'obbligo di utilizzo dell'e-Das, il Das in versione digitale, per il trasporto di benzina e gasolio usati come **carburante** e per alcune tipologie di oli lubrificanti.

Come ricordato nella [circolare nr. 34 del 2020](#) emessa dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli il Das, il documento di Accompagnamento Semplificato, diventa digitale e dovrà essere utilizzato a partire dal 1° ottobre 2020 per tutti i trasporti di benzina e gasolio, usati come carburante e soggetti ad accisa, e per alcune tipologie di oli lubrificanti.

Con l'introduzione dell'e-Das si cerca quindi di contrastare il **commercio illegale** di carburanti, semplificando i controlli dei documenti in fase di movimentazione del carico, in quanto la norma introdotta non riguarda esclusivamente gli autotrasportatori,

ma si rivolge a tutti i gestori. Pertanto, agli esercenti è stato chiesto di **adeguarsi** al nuovo sistema informatizzato entro il 30 settembre 2020: a partire dal 1° ottobre 2020, infatti, non potranno più utilizzare i Das cartacei.

In caso si verificassero problemi tecnici tali da impedire allo speditore di emettere l'e-Das, l'Ufficio delle Dogane potrà autorizzare, solo ed esclusivamente in questa prima fase di introduzione del nuovo modello, il soggetto richiedente all'emissione dell'e-Das cartaceo per un periodo non superiore a 60 giorni, quindi entro e non oltre il 30 novembre 2020.

Il documento elettronico, o in alternativa il cartaceo autorizzato, per **essere conforme** deve contenere:

- il codice di accisa o codice ditta del deposito mittente;

- il numero identificativo e data della **fattura elettronica** emessa per la cessione del prodotto estratto dal deposito (in caso di fatturazione differita è necessario indicare il numero di riferimento locale);

- la partita IVA del primo vettore e la denominazione del primo incaricato del trasporto, la targa del mezzo e quella dell'eventuale rimorchio o semirimorchio;

- la denominazione commerciale e i codici NC e CPA del prodotto trasportato;

- la durata strettamente necessaria prevista per il trasporto in base al tragitto da effettuare, la quale non può essere superiore alle 18 ore;

- il peso a vuoto del mezzo, come riportato sulla carta di circolazione dello stesso, e il peso netto della spedizione.



Imprenditorie Professionisti s.c.a.r.l.

SERVIZI PER IL TRASPORTO
E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

RC AUTO, NOVITÀ 2021

La polizza assicurativa dei tuoi veicoli sta per scadere?

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

I&P offre alle aziende associate:

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



Inizia a risparmiare con noi!

Contattaci per informazioni e preventivi:

Telefono 0171 413146 | Fax 0171 426964 | servizi@imprenditorieprofessionisti.it

Francia: nuove restrizioni per il riposo degli autisti

I decreti sono già in vigore

Con l'entrata in vigore dei due decreti legge, il nr. 1088 del 24 agosto e il 1104 del 31 agosto 2020, il Governo francese apporta alcune modifiche in materia di tempi di guida e di riposo dei camionisti.

I decreti seguono l'introduzione del pacchetto mobilità dell'Unione Europea con l'obiettivo di rendere più rigorosa l'applicazione della **nuova normativa** sul riposo dei conducenti dell'autotrasporto alla guida di mezzi con massa a pieno carico superiore alle 3,5 tonnellate.

In particolare, il decreto nr. 1088 del 24 agosto 2020, articolo 2, introduce modifiche riguardanti le infrazioni all'obbligo di riposo e tempi di guida dell'autista. Pertanto, le nuove **sanzioni** previste sono:

- 450 euro di multa per il superamento dell'obbligo di riposo settimanale, fino ad un massimo di 12 ore, dopo sei periodi consecutivi di 24 ore dal termine del riposo precedente;

- 1.500 euro di multa per il superamento dell'obbligo di prendere un riposo settimanale, a partire dalle 12 ore, dopo sei periodi consecutivi di 24 ore dal riposo settimanale precedente.

Inoltre, con l'articolo 4 del suddetto decreto si introducono modifiche per le **violazioni del codice** che portano al fermo dei veicoli da parte delle autorità. Pertanto, la polizia ha la facoltà di fermare il mezzo, quando presenta guasti gravi o critici che influiscono sulle sue condizioni di utilizzo. Nella casistica rientrano: la non conformità dei dispositivi di illuminazione, (fari anteriori e posteriori, luci di posizione, anche laterali), dei tergicristalli e del tachimetro, il mancato rispetto da parte dell'autista di utilizzo dei dispositivi, come cinture di sicurezza ed airbag) e il carico pericoloso.

Invece, il decreto nr. 1104 del 31 agosto 2020, fa riferimento alla modifica introdotta a fine del 2019 per il codice dei trasporti, e stabilisce il divieto per



gli autisti di veicoli fino a 3,5 tonnellate di massa di usufruire del **riposo settimanale** o giornaliero all'interno della cabina o in alloggi che non rispettino gli standard minimi richiesti (sicurezza, comfort e igiene della salute).

In questo caso la sanzione è di 3.000 euro per il datore di lavoro che non metta nelle condizioni di provare, con qualsiasi mezzo, il rispetto del riposo fuori dal mezzo e secondo gli standard minimi stabiliti dalla legge.

I corsi per CQC e ADR si svolgeranno anche in sedi esterne

Aumentano gli spazi per rispettare il distanziamento

Per far fronte all'emergenza Covid-19 e alla necessità di distanziamento nei luoghi chiusi per contenere il diffondersi del contagio, il Mit ha apportato modifiche alla disciplina che regola le **sedi autorizzate** a svolgere i corsi di qualificazione e formazione periodica per l'autotrasporto.

Con la circolare del 22 settembre 2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Direzione Generale per la Motorizzazione ha comunicato le modifiche apportate per le sedi di **svolgimento dei corsi** per il conseguimento della CQC, della formazione periodica e del patentino ADR e i requisiti richiesti.

Vista e considerata l'importanza

fondamentale del settore dell'autotrasporto per il Paese e la necessità di rinnovazione o conseguimento delle CQC e dei patentini ADR, i cui esami sono stati sospesi durante il lockdown, prorogando la **validità dei certificati** già emessi, per i prossimi mesi le attività di formazione e verifica dell'idoneità dei candidati potrà essere svolta in sedi diverse da quelle normalmente autorizzate.

Per essere adibiti a tale scopo, i locali devono rispettare i seguenti requisiti:

- il locale designato deve essere preventivamente autorizzato dalla provincia competente e deve trovarsi all'interno del comune in cui hanno sede le autoscuole e i centri d'istruzione autorizzati;

- soltanto le autoscuole e i centri d'istruzione autorizzati possono svolgere i corsi nell'aula esterna;

- il numero massimo di **partecipanti** al singolo corso non può essere superiore al numero massimo di allievi che normalmente vengono ospitati nella sede dell'autoscuola o del centro d'istruzione, anche quando l'aula esterna è di dimensioni superiori e permette di accogliere un maggior numero di persone nel rispetto della normativa anti-contagio;

- durante le lezioni devono essere rispettate le linee guida della normativa **anti-contagio**.

Al momento, il termine ultimo per l'utilizzo di locali esterni è stato stabilito al 31 dicembre 2020.

Incentivi 2020/2021 per il rinnovo mezzi

Come inviare la richiesta

Pubblicati i termini per la presentazione delle domande di incentivo sul **rinnovo dei mezzi** per gli anni 2020 e 2021: a ottobre si apre la prima fase di incentivazione.

Il 20 agosto 2020 è entrato in vigore il decreto direttoriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 206 del 19 agosto 2020, che regola fasi, modalità e termini per la presentazione delle **domande di incentivo** per gli anni 2020 e 2021. Lo stanziamento previsto è di circa 122 milioni di euro, equamente ripartiti in due periodi: dal 1° ottobre al 16 novembre 2020 e dal 14 maggio al 30 giugno 2021.

Come previsto dalle procedure già adottate le volte precedenti, nella prima fase si "prenotano" gli incentivi, in modo che RAM Spa, soggetto gestore, abbia un primo quadro del totale delle **richieste inviate** sulla base dei contratti di acquisto dei

nuovi mezzi/attrezzature che le aziende devono allegare alle domande. Sulla piattaforma dedicata saranno pubblicati i dati dei quattro contatori delle misure ammesse per gli incentivi, aggiornati costantemente in modo da consentire alle aziende di conoscere le **risorse residue** disponibili, suddivise per categoria. Una volta raggiunto il limite previsto, saranno comunque accettate ulteriori domande, ma con riserva.

Le richieste possono essere inviate da tutte le imprese di autotrasporto merci in conto terzi e società risultanti dall'aggregazione di dette imprese che abbiano avviato le pratiche per l'acquisizione di **nuovi mezzi/attrezzature** dopo il 28 luglio 2020.

Ciascuna azienda può presentare una sola richiesta per ciascun periodo di incentivazione:

- dalle ore 10.00 del 1° ottobre 2020 alle ore 8.00 del 16 novembre 2020;
- dalle ore 10.00 del 14 maggio 2021

alle ore 8.00 del 30 giugno 2021. Durante il secondo periodo di incentivazione è fatto divieto di presentare una nuova prenotazione all'autotrasportatore che non abbia perfezionato gli **investimenti** dichiarati nel primo periodo. In questa prima fase le domande potranno essere inviate esclusivamente via posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo ram.investimenti2020@legalmail.it.

In seguito, RAM pubblicherà l'elenco delle domande, ordinate secondo la data e l'ora di invio dell'istanza, rispettivamente entro il 1° dicembre 2020 e il 15 luglio 2021, indipendentemente dalla regolarità delle stesse, che sarà verificata in seguito.

La documentazione relativa al perfezionamento dell'**acquisto** deve essere presentato dalle imprese entro il 30 aprile 2021 per le richieste effettuate durante il primo periodo, ed entro il 15 dicembre 2021 per le domande inviate nel corso del secondo periodo.

La Ministra De Micheli ringrazia l'autotrasporto

"Essenziale nel corso del lockdown"

Neanche il Coronavirus è riuscito a fermare il forum Ambrosetti, *The European House*, che si è tenuto a partire dal 4 settembre 2020, con un'edizione in parte in presenza e in parte digitale. Come sempre, numerosi gli ospiti internazionali che quest'anno sono stati chiamati a interrogarsi su "come sarà il mondo dopo la **pandemia**". Tra questi citiamo, Emmanuel Macron, Presidente della Repubblica Francese, Hillary Clinton, membro del Partito Democratico statunitense, Sergio Mattarella, Presidente della Repubblica Italiana, Paolo Gentiloni, Commissario UE per l'economia e il premier Conte.

Durante la giornata di chiusura, il 6 settembre 2020, è intervenuta anche la

Ministra alle Infrastrutture e Trasporti, **Paola De Micheli**, che ha personalmente ringraziato gli autotrasportatori per il coraggio e la resilienza dimostrati durante i mesi più duri dell'emergenza sanitaria: "il **settore dei trasporti**, soprattutto merci, si è rivelato essenziale nel corso del lockdown e i problemi che si trova ad affrontare sono al momento di difficile soluzione, perché ancora non c'è certezza sugli impatti della pandemia. Questa emergenza ha reso tutti edotti del **ruolo strategico** che hanno i trasporti per le persone e per le merci, perché durante il lockdown improvvisamente ci siamo resi conto tutti che grazie ai nostri porti, ai nostri autotrasportatori, alle merci sulle ferrovie, tutta l'Europa,

anche con il passaggio delle navi nel Mediterraneo, beneficiava del lavoro delle nostre imprese, spesso passate in secondo piano".

La Ministra ha sottolineato così l'importanza del comparto del **trasporto merci** che ha garantito l'approvvigionamento dei beni di prima necessità per i cittadini e la continuazione dei servizi pubblici e sanitari in un momento cruciale. Capendo che, da parte di tutti gli operatori, ci sarebbe la necessità di avere immediatamente risposte puntuali ed efficaci per affrontare l'emergenza in corso, la Ministra De Micheli ha spiegato che la situazione, non ancora definitiva per via del contagio ancora in corso, non può che essere affrontata con un **approccio progressivo**.

Costi d'esercizio: i valori di settembre

Prezzi del gasolio in leggera diminuzione

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

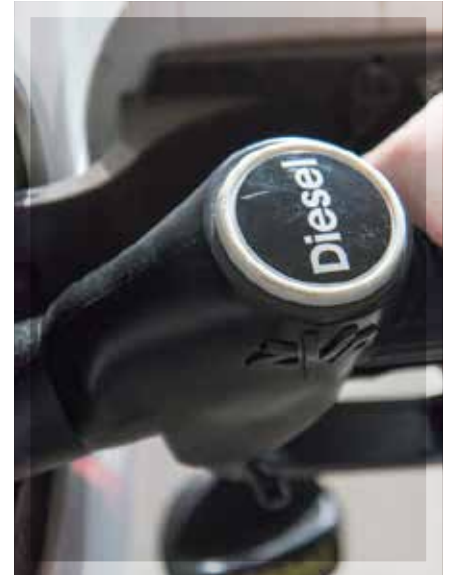
Come noto, si tratta dei costi di esercizio indicativi per le imprese di trasporto merci per conto terzi. Sono valori di riferimento e non tariffe minime, secondo quanto stabilito dalla Legge di Stabilità 2015.

I costi sono stati aggiornati in base al prezzo medio del gasolio alla pompa nel mese di agosto 2020 per la fatturazione di settembre 2020 e sono pari a **1.285,02 euro** per 1.000 litri, in leggera diminuzione rispetto al mese precedente. Il prezzo, infatti, corri-

sponde al terzo valore più basso dell'anno in corso, per via delle conseguenze dell'emergenza sanitaria per il Coronavirus.

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

Dunque, per i veicoli fino a 7,5 ton, il valore del costo al litro del gasolio è di 1,053 euro; per i veicoli oltre le 7,5 ton, il valore scende a 0,839 euro.



Mese	Prezzo industriale	Iva	Accisa	Prezzo al consumo
Gennaio	599,96	267,82	617,40	1.485,18
Febbraio	565,50	260,24	617,40	1.443,14
Marzo	512,29	248,53	617,40	1.378,22
Aprile	450,15	234,86	617,40	1.302,41
Maggio	411,77	226,42	617,40	1.255,59
Giugno	425,60	229,46	617,40	1.272,46
Luglio	439,63	232,55	617,40	1.289,58
Agosto	435,89	231,73	617,40	1.285,02

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.289,58) 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 = $1.285,02 / 1.000 = 1,28502$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio = $1,28502 / 1,22 = 1,0532950 = 1,053$

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 = $(1,28502 / 1,22) - 0,21418609 = 0,8391089 = 0,839$

Divieti di circolazione: fine delle sospensioni

Il lento ritorno alla “normalità”

In Italia la sospensione dei divieti di circolazione per i mezzi pesanti nei fine settimana era già stata predisposta a giugno, mentre in Germania è arrivata a fine agosto.

Pare che, lentamente, la situazione dei trasporti europei stia tornando alla “normalità” con il termine della sospensione dei **divieti di circolazione** nella maggior parte dei Paesi dell'Unione.

In Italia, come originariamente previsto, i divieti di circolazione per l'ultimo trimestre dell'anno sono attivi tutte le domeniche dalle 9,00 alle 22.00. A questi si aggiungono i blocchi per le festività natalizie.

Invece, l'ufficio federale tedesco per il trasporto merci, il BAG, a fine agosto ha comunicato che **in Germania** i divieti sarebbero tornati in vigore a



partire dal 1° settembre 2020, le domeniche e i giorni festivi, dalla mezzanotte alle ore 22.00.

Allo stesso modo, l'Austria si è portata avanti comunicando le date del primo semestre del 2021 in cui sarà in vigore il **contingentamento** dei camion sull'asse del Brennero, autostrada A12 dell'Inntal, al confine con Kufstein/Kiefersfelden, in direzione sud. La

misura sarà attivata dalle ore 05,00 del mattino, limitando la circolazione dei veicoli a 300 unità l'ora nei seguenti giorni del prossimo anno:

- giovedì 7 gennaio
- lunedì 8, 15 e 22 febbraio
- lunedì 1, 8 e 15 marzo
- a maggio i giorni 10, 11, 12, 14, 21, 22, 25, 26, 27 e 31
- martedì 1 e venerdì 4 giugno.

Mercato veicoli commerciali

Primi segnali di ricrescita

Dopo mesi di flessione per il mercato dei veicoli commerciali arriva l'atteso segnale positivo, con un +15,1% delle immatricolazioni nel mese di luglio rispetto al 2019.

Dopo il **crollò del 36%** del I semestre del 2020, i dati UNRAE rilevano i primi segnali di ripresa del mercato dei veicoli commerciali, con un +15,1% nel mese di luglio e un +2,2% in agosto rispetto al 2019.

La flessione dei primi mesi dell'anno rimane comunque pesante con un -26,6% e 32.000 **veicoli commerciali** immatricolati in meno rispetto allo stesso periodo del 2019.

“È necessario intervenire comunque e concretamente con misure strutturali per dare un sostegno al mercato dei veicoli commerciali e non lasciare che questi piccoli segnali di positività, dovuti anche all'accumulo delle consegne di ordini pre-lockdown,

si affievoliscano repentinamente”, afferma Michele Crisci, Presidente dell'UNRAE, l'Associazione delle Case automobilistiche estere.

“Misure quali **incentivi all'acquisto** di veicoli nuovi a fronte di rottamazione e l'aumento del credito d'imposta consentirebbero un rinnovo accelerato del nostro parco circolante che, secondo le ultime stime del Centro Studi, a fine giugno contava ancora un 47% di veicoli ante Euro 4 (quindi con più di 15 anni di età), su un totale di quasi 4 milioni di veicoli circolanti. In tal senso, l'UNRAE è intervenuta per proporre al Parlamento, in sede di conversione in Legge del 'DL Agosto', l'introduzione di concrete **misure agevolative** per l'acquisto di veicoli commerciali nuovi di tutte le tipologie di alimentazione, con contestuale rottamazione” conclude Crisci.

Guardando i dati riferiti al tipo di motorizzazione immatricolata, la flessione

è comune a tutte le **alimentazioni** tradizionali, con un -28,9% per i diesel e -42,7% dei benzina.

Calano anche GPL, -72,3%, e metano, -37,2%. Cresce la quota di mercato dei veicoli ibridi, che si portano a 2,5%, mentre si riducono le immatricolazioni per i veicoli elettrici del 32,3%.





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

MIT, la delega per la sicurezza stradale e i porti

Al Sottosegretario Roberto Traversi

Con decreto ministeriale, Paola De Micheli, titolare del dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha conferito al Sottosegretario Roberto Traversi la delega per la sicurezza stradale e i porti.

Secondo quanto contenuto nel decreto, al Sottosegretario Roberto Traversi è conferita, nell'ambito del dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale, l'attività di competenza della Direzione generale per la **sicurezza stradale** e in particolare di attuazione e monitoraggio relative alla destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative per violazione delle norme del codice della strada, le attività relative all'indirizzo, vigilanza e controllo sulle Autorità portuali e lavoro nei porti, anche con riferimento all'attuazione dei programmi infrastrutturali nell'ambito delle competenze della Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali, il trasporto marittimo e le vie d'acqua interne.

Inoltre, l'On. Traversi riceve la delega per la firma delle relazioni concernenti i ricorsi straordinari al Capo dello Stato nonché dei ricorsi gerarchici impropri di competenza della direzione generale della sicurezza stradale.

Nell'ambito del Dipartimento per le infrastrutture, i **sistemi informativi** e statistici, il Sottosegretario riceve anche la delega alle attività di competenza della Direzione generale per la condizione abitativa.

Infine, su specifico mandato della Ministra De Micheli, a Traversi è conferita la delega ai **rapporti con il Parlamento** in relazione agli atti aventi carattere normativo ovvero alle risposte ad atti di sindaco politico ispettivo, ai rapporti con gli organi consultivi e con gli organi rappresentativi di associazioni, comunità, enti e parti sociali, nonché alle relazioni internazionali.

Deputato pentastellato eletto nel 2018, è stato nominato Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti a settembre 2019, nel Governo Conte II.

Di professione **architetto e giornalista**, è titolare di uno studio professionale nel quale si occupa di rilievi architettonici e topografici, pratiche edilizie, elaborazione di capitolati tecnici e preventivi per lavori edili in genere, direzione dei lavori e redazione dei piani di sicurezza, esecuzione di opere pubbliche, progettazione di nuovi edifici, ristrutturazioni edili, attività di gestione di cantieri e consulenza tecnica.

Sul suo sito leggiamo che sono state la **passione** per il paesaggio e l'architettura a portarlo verso la carriera di architetto. L'interesse per la fotografia naturalistica e dello sport, soprattutto il calcio, invece, l'hanno spinto a seguire, parallelamente, la strada di giornalista pubblicista, editore sportivo e fotografo professionista, mentre la passione civica a salvaguardia del bene comune l'ha reso un rappresentante delle istituzioni dedito al dialogo e all'ascolto dei cittadini e del territorio.

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



Mario Furore, Europarlamentare
del Movimento 5 Stelle

Obiettivo Sud Italia

Lo sviluppo dei trasporti per collegare il Mediterraneo

La profonda crisi creata dalla situazione pandemica ha messo a nudo le debolezze strutturali del nostro sistema economico: gli strumenti che l'Unione Europea ha predisposto ci offrono ora l'opportunità nei prossimi anni di accedere a fondi europei pensati per un concreto **rilancio dell'economia**. Non dobbiamo quindi perdere questa occasione per sostenere un reparto, quale quello dei trasporti, che più di tutti si è rivelato cruciale. Inoltre, gli obiettivi fissati dagli accordi di Parigi impongono una visione nuova del trasporto, che sarà sempre più improntato alla multimodalità.

Nei prossimi mesi il mio obiettivo sarà portare all'attenzione della Commissione Europea le esigenze del Sud Italia, e in particolare della mia Regione, la Puglia.

Si apre, infatti, ora la discussione sulla revisione del **piano TEN-T**: il Sud Italia è stato finora penalizzato dalle decisioni relative ai corridoi europei. Abbiamo bisogno di sviluppare il trasporto nel **Sud Italia**, e le connessioni verso il Nord Europa e l'area del Mediterraneo. Prioritario sarà ottenere il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico lungo la dorsale adriatica fino a Bari, dove potrà collegarsi al corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Migliori connessioni di **trasporto merci** apriranno nuove possibilità di accesso ai mercati mediterranei, nell'ottica di un rilancio produttivo per le piccole e medie imprese, soprattutto nel settore della logistica. Finora siamo stati penalizzati da una visione "nordica" dell'Europa: il Mediterraneo ha smesso di essere considerato un centro, con le sue caratteristiche e potenzialità, e l'Unione



Europea lo ha trattato come il confine Sud dell'Europa, relegandolo al ruolo di frontiera verso l'esterno. Si dimentica che il **bacino del Mediterraneo** costituisce una regione popolata da quasi 500 milioni di persone e nelle cui acque transitano ogni anno flussi commerciali per un valore di circa 3.500 miliardi di dollari. Dobbiamo valorizzare i legami esistenti dell'Italia nel Mediterraneo, che sono storicamente e strategicamente un punto di forza del nostro Paese e del Sud, in particolare modo. Il valore delle relazioni commerciali coi Paesi extra-europei dell'area mediterranea raggiungeva in Italia, prima della crisi, oltre 51 miliardi di euro, ovvero il 5,8% del totale del commercio estero.

Le regioni del Mezzogiorno sono le naturali porte dell'Italia e dell'Europa verso i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo; dobbiamo impegnarci a stimolare gli scambi, per il rilancio del tessuto **industriale e produttivo** del Mezzogiorno, che potrebbe trovare ampi mercati di sbocco per i propri prodotti, e accordi di partenariato con cui sviluppare commerci internazionali. L'Italia e l'Unione Europea dovrebbero sfruttare meglio i legami storici e naturali del Mezzogiorno con l'area mediterranea anche per beneficiare di



un ruolo sempre più essenziale da un punto di vista geopolitico.

Inoltre, il rilancio produttivo richiederà movimentazione di materiali, e al contempo l'Unione Europea dovrà dotare le imprese degli strumenti necessari per abbattere le emissioni di CO₂. Questo comporterà una grossa sfida per le **società di trasporto** che dovranno poter usufruire di tutto il sostegno possibile per il rinnovo del parco macchine in linea con gli obiettivi 2030 e gli accordi di Parigi. Inoltre le autostrade dovranno dotarsi di nuove strutture per il supporto ai **mezzi ibridi**, che fino a poco tempo fa erano ritenuti impensabili per quanto concerne il trasporto merci.

Per far fronte alle sfide citate, dovremo saper sfruttare al meglio le opportunità che ci offre il Recovery Fund: sarà cruciale entro fine anno presentare un piano ambizioso nel settore dei trasporti che ci consenta nei prossimi anni investire in progetti volti alla **decarbonizzazione** dei trasporti, che sostengano la transizione energetica, l'economia circolare tramite investimenti per la sostenibilità ambientale. Questo piano dovrà inoltre porsi l'obiettivo dello sviluppo delle infrastrutture autostradali, soprattutto per quanto riguarda viadotti e ponti.

Controlli su strada

Pienamente operativa la Polizia Penitenziaria

L'accordo tra il Dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria, DAP, e Poste Italiane rende pienamente operativa l'emissione delle sanzioni stradali da parte della Polizia Penitenziaria.

Non tutti sanno che nel 2008 è stato istituito il servizio di **polizia stradale** del corpo di Polizia Penitenziaria che permette agli agenti di assolvere le funzioni disciplinate agli articoli 11 e 12 del Codice della Strada. Tuttavia, nonostante l'attivazione a partire dal 2011, mancava l'organizzazione gestionale del servizio che rendesse i controlli della Polizia Penitenziaria pienamente funzionali.

Oggi, invece, grazie alla firma dell'accordo tra DAP e Poste Italiane, il personale della **Penitenziaria** potrà finalmente svolgere i controlli stradali su tutto il territorio nazionale.



Poste Italiane metterà a disposizione del DAP la **piattaforma tecnologica** SIN ATTI, Servizio Integrato Notifiche, che consente la gestione della postalizzazione, della notifica e degli incassi derivanti dalle multe.

Inoltre, Poste Italiane si occuperà della gestione del collegamento alle banche dati e visure dei trasgressori, della

gestione punti della patente, delle contravvenzioni estere e della conservazione degli avvisi di ricevimento per i 5 anni sanciti dalla legge.

Pertanto, d'ora in avanti potrete vedere anche le volanti della Polizia Penitenziaria a bordo strada che vi intimano di fermarvi per un controllo di routine.

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE

CUNEO RENT

via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



Tariffe di noleggio a breve

e lungo termine a condizioni

agevolate per i soci

Assotrasporti



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

L'Autotrasporto Sicura

Via libera al bando per sostenere le imprese

Sul sito dell'Albo dell'Autotrasporto è stato pubblicato il bando "Autotrasporto Sicura" per l'erogazione dei contributi a sostegno delle imprese di autotrasporto che durante il lockdown hanno proseguito la propria attività per garantire i servizi minimi e la consegna dei beni essenziali ai cittadini. [Cliccando qui](#) è possibile scaricare il documento che specifica criteri e modalità di **accesso al bando** il quale, nello specifico, riguarda le spese sostenute dagli autotrasportatori per la sanificazione dei luoghi di lavoro, veicoli compresi, e l'acquisto dei DPI per il personale, tra cui mascherine, guanti, indumenti, soluzioni disinfettanti e termometri.

Il contributo viene riconosciuto per le spese effettuate nel periodo compreso

tra il 18 marzo 2020 e la data di invio della domanda, da provare tramite la presentazione delle fatture che devono essere state saldate. Tali acquisti devono essere stati pagati con conti correnti intestati all'impresa per un importo non inferiore a 500 euro.

La domanda deve essere presentata online accedendo al sito dedicato autotrasportosicura.it dalle ore 9.00 del 12 ottobre alle ore 18.00 del 27 ottobre 2020.

Per l'invio della domanda è necessario disporre dello **SPID**, della firma digitale e di una **PEC** iscritta presso il Registro delle Imprese.

I contributi saranno devoluti fino all'esaurimento delle risorse stanziato che ammontano a **3 milioni di euro**, per il 70% del totale delle spese sostenute

e fino a un importo massimo di 5 mila euro per ciascuna impresa e di 200 euro a dipendente.

Nell'articolo seguente vedremo alcuni chiarimenti in merito al bando emesso.



Chiarimenti dall'Albo dell'Autotrasporto

Domanda di accesso per l'Autotrasporto Sicura

In seguito alla pubblicazione del bando l'Autotrasporto Sicura l'Albo dell'Autotrasporto ha pubblicato una serie di chiarimenti. Di seguito riportiamo il testo integrale della nota dell'Albo, contenente la risposta ai quesiti ricevuti in questi giorni.

Con riferimento al punto 5.2 lettera d), le **spese ammissibili** "non devono essere oggetto di ulteriori forme di detrazione, contributo o remunerazione erogate in qualunque forma e a qualsiasi titolo".

D. Quando si parla di impegno dell'impresa a "non usufruire per l'esercizio fiscale 2020 della detrazione" a quale specifica detrazione ci si intende riferire? Se, come chi scrive, si debba intendere tale riferimento rivolto a quanto previsto dall'art. 125 del cd. decreto Rilancio (decreto legge 19 maggio 2020, n. 34), così come meglio specificato nella circolare n.

20/E del 10 luglio 2020, sarebbe bene che tale riferimento fosse chiaramente esplicitato.

R. Il bando si riferisce chiaramente ed esplicitamente a qualsiasi forma di **detrazioni**, contributi o remunerazioni erogate e a qualunque titolo. Pertanto anche al fine di evitare duplicazioni è ovviamente ricompreso anche quanto previsto dal cosiddetto "Decreto rilancio".

D. In merito alla domanda di "Credito di imposta - artt. 120 e 125 DL 19 maggio 2020 n. 34" concesso dall'Agenzia delle Entrate sulla base di una percentuale sul totale delle spese che deve ancora essere pubblicata con provvedimento del Direttore dell'AdE, la concessione di tale **credito d'imposta** preclude la possibilità di partecipare al bando in oggetto? In quale misura? Nella misura del credito d'imposta concesso e pertanto la residua parte è ammissibile al bando?

R. Il credito d'imposta dell'art 125 del DL 34/2020 non è cumulabile in quanto il DL in parola non ne prevede la **cumulabilità** con altre forme agevolative. In questo caso, quindi, si può partecipare al bando per la sola parte di spese non oggetto di credito d'imposta.

D. Con la premessa che il bando "Autotrasporto Sicura" eroga contributi per le spese relative all'**emergenza sanitaria** che non siano state già finanziate con altri interventi es. crediti di imposta, e che l'Agenzia delle Entrate con il Provvedimento prot. n. 302831 dell'11.09.2020 ha stabilito che il credito di imposta spettante è pari al 15,6423 per cento dell'importo richiesto, il beneficio del credito d'imposta definitivo scende dal 60% a poco più del 90%, le Aziende chiedono se per la differenza possono presentare la domanda per il bando.

R. Sì, è possibile presentare domanda di ammissione ai contributi previsti al presente bando per la parte dei costi sostenuti che non siano stati compresi nei benefici del credito d'imposta.

D. Con riferimento al punto 6.1 del bando, si chiede se i **limiti di euro** 5.000,00 e di euro 200,00, fissati rispettivamente per impresa e per dipendente, si riferiscano alle spese ammissibili o al contributo.

R. I limiti indicati dal citato punto del bando si riferiscono al contributo, per tanto il contributo massimo per impresa è pari ad euro 5.000,00 mentre il contributo massimo per dipendente non può essere superiore ad euro 200,00.

D. Si fa riferimento al punto 7.2 del bando nel quale è previsto che "il legale rappresentante\titolare dell'impresa ha la facoltà di conferire ad altro soggetto **delegato** il potere di rappresentanza per la presentazione di domanda del contributo". È pertanto necessaria la compilazione della procura. Si chiede se esiste un modulo apposito dedicato e se la domanda di contributo una volta compilata verrà firmata digitalmente dal procuratore? Oppure, grazie alla delega, può sempre lo stesso firmare i file da allegare?

R. Poiché il bando prevede la facoltà di conferire con delega ad altro soggetto il potere di rappresentanza per presentare la domanda, è previsto al successivo punto 7.5 lettera c) del medesimo l'obbligo di allegare la delega o la procura per operare con le finalità del bando, munita di documento di identità del delegante (titolare\legale rappresentante). La domanda sarà

quindi **firmata digitalmente** dal delegato. Non esistono modelli di delega o procura già predisposti. Con l'occasione si evidenzia che resta comunque in capo al titolare\legale rappresentante la dichiarazione di cui al punto 7.6 del bando relativa alla regolarità dell'impresa (regolare iscrizione all'Albo, regolarità fiscale e contributiva, non avere usufruito di contributi analoghi e/o avere richiesto detrazioni fiscali, veridicità delle fatture presentate e rispetto delle norme sulla tracciabilità dei flussi, acconsentire al trattamento dei dati personali) che dovrà dunque essere sottoscritta digitalmente dal titolare\legale rappresentante ed allegata alla domanda di contributo presentata e sottoscritta dal delegato.

Con riferimento al punto 7.6 lett. c) "non ha usufruito di **contributi analoghi** e non chiederà di potere usufruire per l'esercizio 2020 delle detrazioni per l'importo corrispondente al contributo erogato per effetto del presente bando".

R. Cosa debba intendersi per "analoghi" essendo tale definizione assai generica. Si tratta solo di contributi a fondo perduto, come quelli previsti nel Bando, o anche di altro?

R. L'impresa non deve avere già chiesto contributi per il ristoro dei costi sostenuti per **sanificare i luoghi** di lavoro, i veicoli e per difendere la salute dei propri dipendenti. Non rileva se trattasi o meno di contributi a fondo perduto.

D. L'analogia scatta per "ogni acquisto" effettuato dall'impresa di materiali e **dispositivi** ovvero se si debba

considerare l'analogia solo per l'acquisto di quei materiali e di quei dispositivi per cui si è richiesto ed ottenuto uno specifico contributo. Vale a dire che, ove l'impresa abbia effettuato più acquisti e per alcuni di essi non abbia né richiesto, né usufruito di contributi, possa legittimamente concorrere, per tali acquisti, al contributo previsto dal presente bando?

R. Il bando si riferisce a qualsiasi acquisto o costo comunque sostenuto per la **protezione** dei luoghi di lavoro e dei dipendenti e conducenti ai fini della prevenzione dai rischi connessi alla diffusione epidemiologica da Covid-19. Ove quindi l'impresa non abbia già presentato richiesta per usufruire di contributi come quelli con le finalità descritte ovvero per quella parte di costi sostenuti per la quale non ha ancora presentato alcuna richiesta di contributo, la stessa può legittimamente concorrere.



Croissant
Surgelati Già Cotti

Orsobianco

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

EURO FOOD IFS

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

Naturale

f



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

Il rilancio dell'economia Misure a favore dell'autotrasporto

Il rilancio dell'economia nazionale, colpita nuovamente dalle conseguenze delle limitazioni per fronteggiare la **pandemia Covid-19**, deve necessariamente passare attraverso una revisione infrastrutturale importante e strategica.

Con il Decreto Agosto continuiamo il lavoro messo in pratica con gli ultimi provvedimenti, istituendo un fondo da 600 milioni di euro per il triennio 2021-2023 finalizzato alla messa in sicurezza dei ponti e viadotti esistenti e alla realizzazione di **nuovi ponti** in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza.

Entro il 31 gennaio, previa intesa in Conferenza Unificata, sarà emanato il decreto attuativo di concerto Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Ministero dell'Economia e delle Finanze per l'assegnazione delle risorse a favore delle Città metropolitane e delle province territorialmente competenti, sulla base di un piano che classifichi i programmi di intervento presentati, secondo criteri di priorità legati al **miglioramento della sicurezza**, traffico interessato e alla popolazione servita. Gli interventi dovranno essere realizzati entro l'anno successivo a quello di utilizzazione dei fondi.

Incrementiamo ulteriormente, poi, di 5 milioni di euro e portandola dunque a 75 milioni di euro totali per il 2020, l'autorizzazione per la deduzione forfettaria di spese non documentate da parte degli autotrasportatori. Viene raggiunta così la cifra calcolata sulla base dei dati relativi alle ultime dichiarazioni dei redditi 2019 (anno di imposta 2018) riconoscendo 48 euro per il viaggio fuori comune e al 35% di 48 euro per quelli entro il territorio



comunale. Al contempo, le somme che sono rimaste nella disponibilità dei consorzi, anche in forma societaria, delle cooperative e dei raggruppamenti iscritti all'Albo nazionale degli autotrasportatori, in ragione dell'impossibilità di procedere al loro riversamento in favore dei beneficiari aderenti per un periodo superiore a 24 mesi a titolo di riduzioni compensate dei **pedaggi autostradali**, devono tornare nelle casse del MIT. Tali somme saranno destinate successivamente in favore di iniziative deliberate dall'Albo nazionale degli autotrasportatori per il sostegno del settore e per la sicurezza della circolazione, anche con riferimento all'utilizzo delle infrastrutture.

Relativamente ai **porti**, aumentiamo da 30 a 50 milioni di euro le dotazioni del Fondo in materia di lavoro portuale e di trasporto marittimi, previsto sin dal Cura Italia. Interveniamo, inoltre, sulla destinazione delle risorse, prevedendo la ulteriore finalità di finanziare il riconoscimento da parte delle Autorità marittime, relativamente ai Porti non sede di Autorità di Sistema Portuale, dei benefici previsti per il soggetto fornitore di lavoro portuale.

Sale a 53 milioni di euro, invece, lo stanziamento per l'autotrasporto e il

rinnovo del parco veicoli, prevedendo che beneficiari delle risorse siano le imprese esercenti l'attività di trasporto di passeggeri su strada e non soggetti all'obbligo di servizio pubblico.

Ci sarà tempo sino al 31 dicembre per avviare gli investimenti che possono accedere ai finanziamenti e si aggiunge una nuova previsione in base a cui una quota pari a 30 milioni di euro è destinata al ristoro di rate e canoni di leasing di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M2 e M3 ed adibiti allo svolgimento del servizio. I contributi, previsti sin dalla Legge di Bilancio 2020, vanno da un minimo di 4.000 euro ad un massimo di 40.000 euro per ciascun veicolo. Viene istituito, infine, un fondo per la compensazione dei danni subiti dal settore del **trasporto marittimo** che avrà una dotazione pari a 50 milioni di euro volto a compensare la riduzione dei ricavi delle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare. Altri 28 milioni di euro, a cui si aggiungeranno ulteriori 7 milioni per il 2021, serviranno per l'esenzione degli oneri previdenziali e assistenziali per armatori e personale sino al 31 dicembre 2020.

Riforma europea della CQC

I chiarimenti del Ministero dell'Interno

Il recepimento della direttiva europea 645 del 2018 sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti, il Ministero dell'Interno ha emesso la circolare del 4 settembre che abroga e sostituisce tutte le disposizioni precedenti. Sulla Gazzetta Ufficiale 146 del 10 giugno 2020 è stato pubblicato il decreto legislativo contenente l'attuazione della **direttiva UE** che introduce modifiche sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti, in particolare per le attività di controllo svolta dagli organi di polizia.

Per effetto della normativa, è stato fatto obbligo di conseguire la CQC, la Carta di Qualificazione del Conducente, e la conseguente formazione periodica, a tutti i **cittadini europei**, o dipendenti di un'impresa stabilita in uno degli Stati membri, che circolano in ambito UE e SEE (lo spazio economico europeo che estende le disposizioni applicate nell'Unione anche a Norvegia, Islanda e Liechtenstein) con mezzi per i quali è richiesto il possesso della patente C o superiore, anche per il trasporto non professionale di cose e persone.

Il possesso della CQC per gli autisti italiani è dimostrato con la presenza del **codice unionale "95"** sulla patente di guida. Tale codice, nel nostro Paese utilizzato fin dalla prima attuazione della Direttiva europea, non è però stato impiegato nella prima fase di attuazione da alcuni Stati membri. Pertanto, gli autisti con patente straniera che non dispongono del codice unionale "95" sulla patente di guida devono provare la qualificazione iniziale e la formazione periodica attraverso il possesso di una carta di qualificazione conforme. Lo stesso discorso vale per i conducenti extracomunitari impiegati, o che dipendono, da un'impresa stabilita in uno Stato membro.

La modifica dell'art. 16 del D.lgs. 286/2005 ad opera della Direttiva UE 2018/645 **deroga** all'obbligo di conseguire la CQC e relativa formazione periodica ai seguenti casi:

- forze armate, protezione civile, vigili del fuoco, polizia, trasporto sanitario d'emergenze e nella conduzione di mezzi immatricolati da terzi ma impiegati dalle presenti istituzioni;

- per trasporti utilizzati in stato di emergenza, destinati a missioni di salvataggio e per il trasporto di aiuti umanitari senza scopo di lucro;

- trasporto di passeggeri o merci senza scopo di lucro;

- per il trasporto di materiale, attrezzature o macchinari utilizzati dal conducente nell'esercizio della propria attività, a condizione che la guida dei veicoli non costituisca l'**attività principale** del conducente. Si specifica che sono esclusi da tale deroga tutti i veicoli immatricolati ad uso speciale;

- trasporti per i quali è necessaria una patente di guida di categoria D o D1 e che vengono condotti senza passeggeri dal personale di manutenzione verso/da un centro di manutenzione vicino.

Inoltre, le deroghe riguardano anche i casi in cui:

- i conducenti operano in **zone rurali** per approvvigionare l'impresa proprietaria o da cui dipende l'autista stesso;

- i conducenti, anche se assunti con la qualifica di autisti, non offrono servizio di trasporto ma movimentano mezzi destinati al trasporto di persone o merci quando i veicoli non sono impegnati in tali attività o viaggiano scarichi, al di fuori dell'attività di trasporto;

- si verifica un trasporto occasionale che non incide sulla sicurezza stradale, non è la principale fonte di reddito dell'autista e non viene svolto con mezzi eccezionali o in condizioni di eccezionalità;

- con veicoli utilizzati o noleggiati senza conducente da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o pesca per il trasporto di merci nell'ambito dell'attività di impresa, eccetto quando la guida è l'attività principale del conducente o si supera la distanza di 50 km dal luogo in cui si trova l'impresa (l'Italia ha previsto l'applicazione della distanza massima);

- i conducenti di veicoli trasportano

apparecchiature scanner finalizzate al controllo di **interessi erariali**, di sicurezza della salute pubblica e per il contrasto al contrabbando di armi e di sostanze stupefacenti.

Nel caso in cui il conducente europeo, tenuto all'obbligo di qualifica iniziale e formazione periodica, non sia in regola, o conduca un veicolo diverso da quello per il quale risulta essere abilitato dalla CQC, è punito con una **sanzione amministrativa** dal Codice della Strada. Inoltre, al conducente con CQC estera non rinnovata, si aggiunge la sanzione accessoria che prevede il ritiro della carta di qualifica. Il documento verrà restituito una volta adempiuto all'obbligo di formazione periodica dall'Autorità italiana, oppure, su richiesta dell'interessato, la CQC estera può essere trasmessa all'Autorità competente dello Stato di emissione.

Al conducente con **patente italiana** non in regola con la formazione periodica per la CQC, viene ritirata la patente soltanto nel caso in cui anche questa sia scaduta. Il conducente italiano, infatti, è punito con il fermo amministrativo del veicolo e, nel caso di recidiva inferiore a due anni, della confisca amministrativa del veicolo, salvo che appartenga a persona estranea all'illecito. Anche l'**imprenditore** che, in qualità di titolare del mezzo lo affida a un autista sprovvisto di CQC, è soggetto alla sanzione amministrativa. I conducenti devono sempre avere con sé la patente di guida e la CQC quando eseguono l'attività di trasporto. In caso non siano in grado di mostrare i documenti sono passibili di multa.

Infine, quando una violazione commessa alla guida di un veicolo che necessita il possesso della CQC prevede la perdita di punti sulla patente, la decurtazione viene applicata alla CQC. In caso di neopatentato, ovvero l'autista che ha conseguito la patente di guida da meno di 3 anni, il raddoppio dei punti è previsto esclusivamente sulla patente di guida e non può essere applicato alla CQC.

Il futuro della logistica e del magazzino

Gestione degli ordini, stoccaggio e distribuzione nel 2025

Gli ultimi anni hanno visto innumerevoli trasformazioni nella gestione dei magazzini e nella logistica, mentre in quest'ultimo breve periodo di tempo, gli operatori di magazzino hanno cercato di capire come ottenere **maggiore visibilità** sulle attività aumentando il livello di digitalizzazione, nei luoghi di lavoro come anche nelle interazioni con i partner della supply chain. Tecnologie ormai superate come i sistemi di gestione del magazzino, i lettori di codici a barre e i data analytics hanno svolto un ruolo centrale in questo senso.

Oggi la modernizzazione del magazzino deve focalizzarsi sugli operatori e sull'ottimizzazione dei **flussi di lavoro**, per poi concentrarsi sull'adozione di nuove tecnologie che facilitino l'integrazione e la sincronizzazione con i sistemi di gestione del magazzino e le automazioni esistenti, e arrivare a pensare per tempo agli investimenti futuri.

Stoccaggio, distribuzione, gestione degli ordini e la stessa logistica in generale sono in continua evoluzione. Mentre si esaminano le principali tendenze e tecnologiche, è importante tenere presente che gli operatori di magazzino devono fare degli investimenti lungimiranti oggi, per poter poi adottare in maniera efficace questi nuovi strumenti e utilizzarli in maniera strategica.

Secondo lo studio di Zebra "2024 Warehousing Vision Study", il 61% degli operatori di magazzino equipaggerà i lavoratori con le più **moderne tecnologie** e più di tre quarti (77%) dei decision maker concorda sulla necessità di modernizzare le attività in tutto il magazzino per rimanere competitivi nell'economia on-demand.

Avere una visibilità costante sui propri sistemi di magazzino consente all'azienda di ottenere un buon livello di informazioni basate sui dati, e ciò permette una **gestione più efficiente**. Grazie alla tecnologia a sensori, i responsabili di magazzino possono avere un quadro completo sullo stato delle merci, la posizione, il contenuto, le condizioni fisiche e il

tempo di permanenza. L'allestimento dell'ambiente fisico può avvenire in più fasi. Si inizia con l'identificazione delle aree che necessitano di piena visibilità operativa applicando ad esempio delle postazioni RFID fisse in una o due porte d'accesso, sensori 3D all'interno di un rimorchio o soluzioni di **localizzazione** in tempo reale all'interno di un intero dock destinato alla ricezione o spedizione. I responsabili di magazzino possono anche scegliere di implementare la tecnologia di rilevamento in tempo reale nelle operazioni wall-to-wall.

Con i segnalatori Bluetooth® Low Energy (BLE), ciò che avviene in prossimità è segnalato ed evidenziato, mentre la tracciabilità dei contatti mantiene i dipendenti al sicuro e permette di verificare automaticamente le spedizioni in uscita.

Un'altra opzione è la banda ultralarga, un protocollo di comunicazione wireless a corto raggio progettato per impieghi che richiedono molta precisione nel tracciare **beni di alto valore**. Con una maggiore integrazione nella gestione del magazzino e nei sistemi di esecuzione, queste tecnologie continueranno a fornire ai magazzini del futuro, strumenti essenziali, visto che sono in grado di rappresentare una visione digitale delle operazioni fisiche e creano un "sistema della realtà" che consente agli operatori di magazzino di acquisire e gestire le informazioni critiche nell'ambiente di lavoro e nelle operazioni logistiche.

Le soluzioni RFID e RTLS unite ai **sensori di temperatura** consentono di monitorare da vicino le temperature di vaccini, prodotti farmaceutici, alimenti e altri articoli deperibili, sempre in tempo reale. Questi sensori avvisano anche i lavoratori quando vengono raggiunte le soglie di temperatura, assicurando che le merci deteriorabili e sensibili arrivino a destinazione senza essere mai compromesse.

La domanda per questo tipo di monitoraggio, insieme ai servizi blockchain, aumenterà nei prossimi anni visto che contribuisce a garantire la salute e la **sicurezza dei consumatori**.

I dispositivi mobili svolgono già un ruolo chiave nel magazzino di nuova concezione. I mobile computer, i tablet e gli scanner velocizzano i flussi di lavoro, consentono la localizzazione tramite BLE, connettono gli addetti ai lavori e raccolgono dati transazionali per la creazione di **report e informazioni** utili per apportare gli opportuni miglioramenti.

Le ultime innovazioni uniscono il concetto di mobilità alla realtà aumentata (AR) per innalzare i livelli di efficienza del magazzino. L'AR aggiunge intelligenza artificiale (AI) alla realtà fisica, in modo da facilitare le operazioni quotidiane destinate al personale.

Immaginiamoci un operatore che indossa un visore AR: camminando lungo il corridoio del magazzino, il visore si illumina all'avvicinarsi dell'operatore alla posizione dell'articolo, e gli segnala subito quantità da prelevare e dove posizionarlo sul carrello. Proseguendo lungo il corridoio, l'applicazione può guidare alle postazioni degli altri articoli, o mostrare un elenco di merci, la loro posizione e il percorso più veloce per raggiungerle. L'applicazione di **realtà aumentata** può anche essere apposta sui parabrezza dei veicoli e sui carrelli elevatori per ottenere lo stesso risultato. Non solo. Questa può anche velocizzare l'inserimento di personale, facilitandone la formazione durante le ore di lavoro, e può contribuire a migliorare sicurezza ed efficienza, fornendo costantemente promemoria con le migliori pratiche e altre informazioni in tempo reale. Gli operatori, sempre connessi, possono così comunicare istantaneamente favorendo un migliore lavoro di squadra.

Gli AMR, Autonomous Mobile Robots, stanno guadagnando popolarità alla luce della carenza di risorse e dell'elevato turnover. Queste soluzioni di **robotica** possono affiancare le persone nel lavoro portando a una maggiore produttività grazie alla riduzione dei tempi di inattività e di viaggio determinati dalla movimentazione degli articoli. Ciò consente agli operatori di concentrarsi su attività di valore più elevato che

richiedono un problem-solving rapido ed efficiente. Gli AMR aiutano ad affrontare e ridurre gli alti tassi di turnover permettendo inoltre al personale, di acquisire **nuove competenze** oltre a quelle richieste dal proprio ruolo. Questo si traduce in una migliore redistribuzione della forza lavoro, per una migliore produttività.

Gli AMR svolgono un ruolo essenziale nell'ottimizzazione dei flussi di lavoro. Un esempio della loro applicazione è per le operazioni di picking, per le quali permette di assegnare tutti gli ordini prioritari direttamente all'operatore più vicino, comunicando col dispositivo che indossa. Appena viene prelevato l'ultimo articolo, un AMR raccoglie gli ordini successivi e predispone un carrello vuoto da rifornire. L'operatore, senza perdere tempo, può passare così all'attività successiva.

In un periodo in cui si ha maggior difficoltà ad assumere e i tempi di inserimento si allungano, gli AMR possono supportare gli addetti che già lavorano grazie alla tecnologia mobile e/o indossabile. La **formazione** può essere accelerata e semplificata grazie

agli AMR che consentono di lavorare in modo più produttivo, facendo passare in secondo piano i requisiti fisici.

Tre quarti degli intervistati allo Zebra's 2024 Warehousing Vision Study concordano sul fatto che l'equilibrio operativo ottimale nel magazzino include l'utilizzo dell'**automazione parziale** per il potenziamento delle capacità lavorative degli operatori attraverso la tecnologia.

I dispositivi IoT e le piattaforme dati potenziano l'intelligenza artificiale, il Machine learning (ML) e l'intelligent automation.

L'**intelligenza artificiale** può essere integrata nelle operazioni di magazzino a fasi con differenti livelli di investimento di capitale graduale nel tempo, senza richiedere una trasformazione completa. Gli operatori di magazzino più innovativi implementeranno queste tecnologie nelle loro infrastrutture, supply chain e flussi di lavoro. Ad esempio, con veicoli a guida autonoma per sistemi navetta interni al magazzino, sistemi di visione artificiale per una maggiore efficienza nella gestione dei resi, semplificazione dei flussi di lavoro nel magazzino per uno stoccaggio più rapido e maggiore

accessibilità alle merci ad alta rotazione. L'impiego dei **big data** nella logistica non rappresenta una novità, ma con i nuovi dispositivi sul campo, più intelligenti e più sicuri, gli operatori di magazzino sono meglio attrezzati per raccogliere i dati. Tuttavia, questo è solo l'inizio: ciò che conta è il modo in cui vengono utilizzati. Sfruttando IA, Machine Learning e applicazioni che utilizzano interfacce di programmazione (API) alimentate da piattaforme aziendali, le aziende possono **prevedere** e adattare i propri flussi di lavoro in tempo reale in base ai dati ottenuti.

Il personale del magazzino può così ricevere informazioni sui dati e le relative azioni correttive mirate che permettono una **maggiore produttività** e un'eccellente performance complessiva della supply chain.

Le operazioni di magazzino integrano queste tecnologie con l'hardware, il software e gli ecosistemi di dati esistenti per ottenere una visione olistica del loro business. Continuando ad espandersi, queste capacità di acquisizione dati saranno essenziali per i magazzini del futuro.

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

NOLEGGIO

PER IL TUO LAVORO - PER I TUOI CLIENTI

PERCHE' NOLEGGIARE

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

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

GAMMA DRIVER - POSTINI - FOOD

EVO E—TIMES CITY 8000 HT



FRAME	Alu Formed 26"/24" easy access, Legs 6061-T6, Tig White
FORK	Tig 26"/24" rotelle sovrapposte
REAR DERAILLEUR	Shimano 3 velocità interno
SHIFTERS LEVERS	Shimano
BRAKES	Freni a ruota Shimano
HUBS	Shimano Alu 36h motor on front
SADDLE	Copertura morbida in schiuma imbottitura in PU con cuscinetti in gomma
TYRES	Rozzature 26"x 1.75" anteriore 24"x 1.75"
MOTOR	Brushless 350 250W on front hub
MAX TORQUE	
BATTERY	Li-Ion 36v, 13Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Base visione carica più 3 livelli di assistenza
OTHER FUNCTIONS	Light

TRIO E—CARGO Atala



FRAME	Alu Formed 26" easy access, 3x—fixe system
FORK	60-Ten Tig 26"
BRAKES	Front: Promax Alu, V-Brake con stationamento / rear Drum
FREEWHEEL	3xT
HUBS	Front: motor Rear: Cargo special
SADDLE	Travelling With all seasons
TYRES	Front 20" alu, 36h Rear 16" alu 36h
MOTOR	Bafang brushless 350 250W on rear Hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v, 4.8Ah, 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 4/—light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-4 km/h with no pedaling

SCOOTER eSpm70 Askoll



DESCRIZIONE PRODOTTO

- Grande manovrabilità
- 2 Batterie estraibili
- Diverse modalità di marcia
- Seduta Ergonomica
- Pneumatici a doppia mescola
- Potenza 2300 W
- Velocità Massima 60km/h
- Autonomia 96km
- Leggero, Solido, Affidabile
- Elvira Capocchi di epico Wing Massimo

GAMMA COLORI

TELARO:  

DETAGLI:  

GAMMA TURISMO - CITTA' - CITTA'

RIVIERA CUTE S 400 Atala



FRAME	Alu Formed 26" easy access, internal cables
FORK	60-Ten Tig 26"
REAR DERAILLEUR	Shimano Tourney RD-TV300
SHIFTERS LEVERS	Shimano Tourney SL-4520 Revoshift, 6s
BRAKES	Promax Alu
FREEWHEEL	Shimano Tourney 6s 14-28
HUBS	Shimano Alu 36h motor on rear
SADDLE	Selle Royal Wave
TYRES	Stela Garda 26"x 1.75"
MOTOR	Bafang brushless 350 250W on rear Hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v, 4.8Ah, under carrier
SENSOR TYPE	Speed sensor
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Atala A320, with LED, Power 4/—light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-4 km/h with no pedaling External light control

SPORT CX500 LTD Atala



FRAME	Alu Formed 27.5", hydraulic, 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 Roadshift, 9s
BRAKES	Shimano BR-M315, Rotor SM-RT10 180 mm/180 mm
HUBS	Shimano TA505, CL, 32h
SADDLE	Selle Royal Sauris
TYRES	Schwalbe Smart Sam 27.5"x 2.50"
MOTOR	Bosch Performance CX 36V, 250W central position
MAX TORQUE	75 Nm
BATTERY	Power pack 500, frametype, weight 2.5 Kg
SENSOR TYPE	TDRQJUE
CHARGER TIME	Up to 7.5 hours
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Purion
OTHER FUNCTIONS	4 levels: 50% eco - Tour 120% - EMTB 110%/100% - Turbo 300%

CITTA' eB2 Askoll



DESCRIZIONE PRODOTTO

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

GAMMA COLORI

TELARO:  

DETAGLI:  

I principi alla base del Lean Supply Chain

Un compromesso tra Lean Production e Supply Chain Management

a cura di Davide Spitale, Innovation Manager di Alzarating

Uno degli scopi principali della Lean Production è la realizzazione di un prodotto di qualità, senza difetti, già la prima volta. Si può raggiungere la massima efficienza riducendo i tempi per i controlli della qualità andando ad agire sui problemi fin da subito, perciò i dirigenti devono osservare il **processo produttivo** per identificare gli sprechi ed eliminarli nello stesso momento in cui si manifestano.

Questo principio riveste molta importanza anche per il Supply Chain Management (SCM), poiché la capacità di risposta in tempi brevi può rappresentare una fonte del **vantaggio competitivo**. Chi compete sul tempo è in grado di accelerare il flusso di informazioni e prodotti e di massimizzare la propria efficienza evitando lo spreco di tempo legato alle ispezioni della qualità.

Le organizzazioni, concentrandosi sulla velocità e la reattività, sono in grado di modificare i prodotti e ridurre i costi.

La **flessibilità** è una caratteristica molto importante per il Lean Thinking perché permette di poter rispondere repentinamente ai mutamenti del mercato e adottare una risposta prima dei concorrenti. Questa flessibilità deve essere a livello operativo, attraverso la rapidità di risposta del processo produttivo nel modificare il prodotto o nell'accelerare la sua realizzazione.

Lo deve essere però anche a **livello strategico** nella capacità dei manager di formulare rapidamente una risposta alle nuove sfide che si presentano.

All'interno della supply chain la



flessibilità non deve essere solo quella del processo produttivo per ridurre i tempi di consegna, ma anche di tutte le attività di ufficio (come la formulazione delle strategie, la gestione del magazzino).

Questo perché solo la riduzione dei tempi di consegna di tutte le attività consente di **diversificare i prodotti** e di incrementare il livello qualitativo degli stessi.

Il principio del **miglioramento continuo**, già ampiamente analizzato, spinge le organizzazioni a superare i propri limiti e a cercare di migliorare le proprie prestazioni attraverso il miglioramento di tutti gli aspetti interni che possono essere resi ancora più efficienti.

Questo principio trova applicazione anche all'interno della gestione della supply chain, in quanto si è sempre alla ricerca del miglioramento di tutti i suoi processi **riducendo i costi** ed eliminando gli sprechi.

In definitiva creare una supply chain snella e organizzata ha come scopo quello di migliorare le prestazioni delle singole organizzazioni che vi partecipano.

L'instaurazione di relazioni a lungo termine con i propri partner è molto importante sia per il buon esito della realizzazione di **prodotti di qualità** sia per il successo dell'implementazione della metodologia lean.

La stessa cosa vale per il Supply Chain Management che, gestendo tutte le organizzazioni come se fossero un'unica entità, ha bisogno per sopravvivere di rapporti di reciproco beneficio tra di esse basati sulla fiducia e lo scambio di informazioni e la collaborazione per l'individuazione di soluzioni comuni ai problemi che si devono affrontare.

Non perdeti il prossimo numero: ti parlerò del principio base della metodologia lean.

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

Transpotec Logitec 2021

In marcia con il settore dell'autotrasporto

La pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, lo scorso 27 luglio, del Decreto che stanziava nuovi incentivi per l'autotrasporto può rappresentare uno stimolo per il settore che, per quanto sempre attivo anche nei giorni di lockdown, è oggi in sofferenza per la diminuzione dei volumi delle merci trasportate, ma soprattutto per la mancanza di liquidità.

Il potenziale **investimento** delle imprese in nuovi mezzi, reso urgente anche dalla vetustà del parco circolante, ormai superiore ai 10 anni, potrebbe rivelarsi, infatti, un'opportunità importante nello scenario attuale: un beneficio che interesserebbe tutto il sistema distributivo che usufruisce in modo massiccio del trasporto su gomma, ma anche, indirettamente, una delle chiavi per la ripresa dell'economia dell'intero Paese.

In questo contesto, la prossima edizione di Transpotec Logitec, appuntamento fieristico di riferimento per l'autotrasporto e la logistica distributiva in Italia, che si terrà a Fiera Milano **dal 18 al 21 marzo 2021**, sarà un'occasione importante per chi intende puntare su nuovi mezzi e soprattutto per gli operatori che vogliono arrivare preparati a richiedere gli incentivi previsti dal Decreto, usufruendo della seconda "finestra", che si aprirà proprio a metà dell'anno prossimo, dal 14 maggio al 30 giugno 2021. Truck, veicoli commerciali, ma anche rimorchi allestiti presenti in fiera permetteranno, infatti, di valutare e informarsi sulle ultime proposte del mercato, orientando in modo ancora più mirato i propri investimenti.

Transpotec Logitec 2021, grazie al supporto di costruttori, stakeholder, associazioni, media di settore che stanno collaborando a costruire il progetto, punta dunque a dare un contributo concreto per rimettere in moto quello che si può definire il "**circolo virtuoso**" dell'autotrasporto.

Nuovi investimenti su veicoli di ultima generazione consentiranno, infatti, di dare linfa al mercato dei costruttori e alle imprese dell'indotto, spingendo



l'acquisto delle soluzioni a minor impatto ambientale come il gas naturale, il biometano e l'elettrico.

Ma un rinnovo del parco veicoli favorirà anche la **sicurezza sulle strade**, grazie ai sistemi di assistenza alla guida e alla frenata a bordo dei mezzi di ultima generazione, garantendo maggiore affidabilità e sostenibilità alle aziende di trasporto stesse e riducendo i costi di gestione. L'offerta di soluzioni presenti a Transpotec Logitec permetterà dunque ai professionisti dell'autotrasporto di raggiungere i massimi standard di sicurezza, affidabilità e performance ed essere sempre più competitivi, con una ricaduta positiva su tutto il sistema economico.

Soluzioni in grado di garantire manovrabilità e sicurezza, **motorizzazioni alternative**, ma anche nuovi sistemi di infotainment e interni dal design pensato per migliorare sempre di più il benessere del conducente: sono solo alcune delle più importanti variabili da conoscere e valutare per comprare un nuovo mezzo, che occorre toccare con

mano e provare in prima persona prima di deciderne l'acquisto.

A Transpotec, il mondo dei veicoli industriali e commerciali e le proposte delle case costruttrici si potranno scoprire sia attraverso i mezzi esposti negli stand, sia grazie all'esperienza dei **test drive** in fiera.

L'area dedicata alle prove dei veicoli pesanti, pensata per offrire a tutti i visitatori l'opportunità di verificare di persona le prestazioni dei truck di tutte le case che parteciperanno in manifestazione come espositori, permetterà agli operatori di testare i mezzi in differenti situazioni. Grazie a istruttori specializzati in **guida sicura**, i professionisti del trasporto scopriranno i mezzi e le varie innovazioni a bordo, con prove mirate per far emergere ogni caratteristica del veicolo e metterne alla prova l'affidabilità in ogni contesto, ma valutarne anche il comfort e la sicurezza.

Anche i veicoli commerciali leggeri, veri e propri "collegi a quattro ruote" di tanti artigiani e commercianti, saranno protagonisti di prove dedicate, che

consentiranno a tutti i visitatori di toccare con mano prestazioni e affidabilità di mezzi impegnati spesso in intensi *tour de force* tra clienti differenti o tra le varie "missioni" in cui sono impiegati. In particolare, le motorizzazioni alternative saranno al centro dell'attenzione, con un'ampia gamma di **mezzi elettrici e ibridi**, alle cui prestazioni sono sempre più affidate le attività commerciali e distributive dell'ultimo miglio.

Le prove dei veicoli industriali e commerciali, aperte a tutti i visitatori di Transpotec Logitec, avranno luogo nelle aree esterne prospicienti i padiglioni della manifestazione e daranno la possibilità di provare mezzi di tutte le case produttrici presenti in manifestazione.

Grazie alla collaborazione con un team di esperti e in sinergia con i principali players del settore, Fiera Milano in questi mesi ha lavorato alla realizzazione di un "Protocollo per il contenimento della diffusione del nuovo **coronavirus**" che traccia linee guida concrete, che saranno applicate anche in occasione di Transpotec Logitec 2021, nel pieno rispetto della normativa in essere.

Tra i provvedimenti adottati, verrà promosso l'utilizzo di tecnologie digitali per la registrazione e gli accessi; l'ingresso avverrà solo previo controllo della temperatura corporea e sarà reso obbligatorio l'utilizzo delle mascherine



qualora non fosse possibile garantire il distanziamento interpersonale.

Inoltre, attraverso l'utilizzo di touch point multipli basati su nuove tecnologie (IoT, Data analytics, Cloud, Mobile App), il Quartiere si è dotato di una serie di strumenti funzionali alla gestione della visita in completa sicurezza: un'infrastruttura composta da 80 ledwall ad alta risoluzione supporterà la diffusione delle informazioni; una heatmap permetterà la geolocalizzazione all'interno del quartiere, monitorando flussi e percorsi per una migliore

interazione tra buyer ed espositori e garantendo il **distanziamento**; la nuova app di quartiere non solo intensificherà l'esperienza di visita, ma permetterà di gestire una serie di servizi come il nuovo sistema di wayfinding, il fast track, la prenotazione dei parcheggi e della ristorazione.

Innovazione, esperienze, catena di valore, sicurezza: Transpotec Logitec è in marcia verso un **cambiamento possibile**.

L'appuntamento è dunque a Fiera Milano dal 18 al 21 marzo 2021.



Stiamo lavorando per **partecipare a Transpotec Logitec 2021** per portare nuove proposte, convegni, momenti di formazione e personalità di spicco del mondo dei trasporti.

Vi invitiamo a scriverci a info@trasportonotizie.com per inviarci i vostri suggerimenti e condividere con noi questa esperienza.



Cultura, ricerca e sviluppo

La logistica protagonista alla Napoli Shipping Week

La logistica, vera salvezza durante i mesi del lockdown e motore per la ripresa: questo il punto condiviso da tutti gli stakeholder protagonisti della sessione **"Pandemic Shipping: impatti, resilienza e ripartenza"** che ha aperto stamattina la Naples Shipping Week.

Pietro Spirito, presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, nel fare un quadro della situazione del Porto di Napoli ha sottolineato che per il settore commerciale la diminuzione è stata solo del 10%. Nel settore container le filiere sono quelle di continuità agroalimentare e farmaceutico, quindi non c'è stata grande sofferenza.

Alberto Rossi, direttore generale di Assarmatori ha giudicato in modo positivo il modo in cui il governo ha affrontato l'**emergenza logistica**, con protocolli adeguati già da marzo: il sistema ha funzionato. Alessandro Ferrari, Direttore di Assiterminal ha aggiunto che, per fare veramente sistema, occorrono meno regole e più condivisione tra le varie autorità portuali per essere realmente competitivi nel mercato europeo. Tutte le categorie hanno richiesto al Governo di mantenere le **misure straordinarie** per tutto il 2021 con l'auspicio che diventino in futuro strutturali.

Dello stesso avviso Assogasliquidi/Federchimica che durante la sessione GNL Infrastructures & Logistics ha ribadito l'importanza delle istituzioni nell'accompagnare e sostenere questi

sforzi. Va nella giusta direzione ad esempio la conferma degli incentivi, nel **trasporto pesante**, per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL nel biennio 2020-21 con il decreto ministeriale recentemente pubblicato.

"Nonostante l'emergenza Covid, le imprese italiane confermano gli investimenti" spiega Andrea Arzà, Presidente di Assogasliquidi/Federchimica "credendo fermamente nelle potenzialità del GNL, soluzione pronta e disponibile nel trasporto stradale, pesante e marittimo, per raggiungere gli obiettivi di **decarbonizzazione** e riduzione di emissioni inquinanti.

"Il Covid ha avuto un duro impatto sui trasporti e il comparto deve essere sostenuto dal governo, lo abbiamo già fatto e cercheremo di farlo ulteriormente. Verrà chiesta la proroga dello stato di emergenza" ha dichiarato il ministro dell'Università Manfredi a margine dell'appuntamento "La ricerca va in porto: arte, scienza ed economia del mare per la città e il territorio" promosso da IRSS-CNR, The International Propeller Clubs e Comune di Napoli.

"Dobbiamo gestire ancora una situazione molto complessa e gli strumenti sono indispensabili per poter prendere i provvedimenti che tutelino la **salute dei cittadini**".

"L'IRSS CNR è impegnato sul tema del Covid per analizzare l'impatto che ha avuto sulla società e sulle infrastrutture" sottolinea Massimo Clemente, direttore dell'Istituto.



"In un quadro più ampio di ricerca sul porto di Napoli, come volano di **sviluppo del territorio**, abbiamo individuato Arte e Scienza come elementi fondamentali di sviluppo e riqualificazione. La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante investire in ricerca anche per i progetti di sviluppo del porto. Si è creata una sinergia molto forte con le università campane, l'Autorità portuale, la Città Metropolitana e la Regione Campania" ha rimarcato Clemente, "che ci spingono a lavorare ancora di più per la realizzazione di un vero e proprio Polo di attrazione".

In chiusura di giornata, la sessione Cruise Tourism: reset and restart, dedicata alla ripartenza del **settore delle crociere** e del turismo post pandemia, ha evidenziato la gravità della situazione del settore dovuta alla carenza di domanda. Qui sono necessarie misure di sostegno all'occupazione e alla stabilità finanziaria dell'impresa che consentano agli operatori di superare la fase critica.

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



GENTE IN MOVIMENTO

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



INTERAGISCI CON LA COMMUNITY ONLINE

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

REGALA UNA COPIA OMAGGIO DEL MAGAZINE

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

www.genteinmovimento.com | redazione@genteinmovimento.com

 genteinmovimento

 genteinmov

 Gente in Movimento



Alessandro Amitrano,
deputato del Movimento 5 Stelle

Investire sulla sicurezza Priorità per l'autotrasporto

In un ordine del giorno al DI Fiscale, poi approvato dal governo, mi sono specificamente occupato del tema autotrasporto, ed in particolare della sicurezza di chi opera in questo fondamentale comparto.

Negli ultimi anni, ho osservato nel mio ordine del giorno, si è registrato un incremento degli incendi delle autovetture e delle autocisterne e, ancora oggi, si manifestano molti incidenti che riportano prepotentemente alla ribalta il tema della **sicurezza stradale** dei mezzi pesanti.

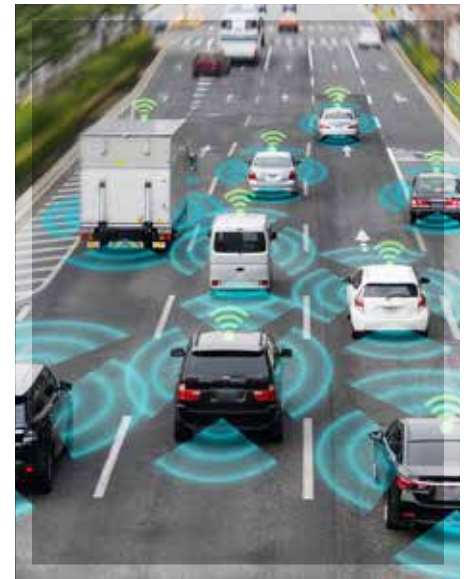
In base all'Accordo europeo sul trasporto internazionale, siglato a Ginevra nel 1957 (ADR), la prevenzione è un elemento fondamentale per assicurare la sicurezza stradale e l'incolumità dei cittadini. Pertanto, permane la necessità di dotare anche i mezzi pesanti per il trasporto di merci pericolose dei più avanzati strumenti tecnologici di **guida assistita** e di anticollisione, come ad esempio di dispositivi antiscontro che agiscono come un radar quando rilevano una progressiva riduzione della distanza di sicurezza, iniziando la frenata automaticamente.

Varicordato che l'innovazione tecnologica applicata ai veicoli industriali, ai rimorchi e alle infrastrutture consente soluzioni di **grande efficienza** che intervengono efficacemente in un processo di miglioramento della sicurezza stradale attiva e passiva; tali sistemi tecnologici possono essere applicati a tutte le tipologie di veicoli e infatti, oggi, molte auto sono già dotate di dispositivi di assistenza alla guida quali, ad esempio, il mantenimento della corsia, il controllo predittivo della velocità del veicolo in base alla topografia stradale, frenata attiva su veicoli in movimento per controllare o impedire imminenti tamponamenti.

Un altro elemento da tenere in forte considerazione in un'analisi del settore è il **parco veicolare** delle imprese attive nel nostro Paese, che risulta essere vetusto: mediamente 11 anni rispetto ai 7 degli altri Paesi dell'Unione europea. Non a caso, l'articolo 53 del DL Fiscale contiene proprio uno stanziamento di ulteriori risorse volto a consentire il progressivo **svecchiamento** del parco automezzi con contestuale acquisizione di veicoli di nuova fabbricazione.

Nel mio ordine del giorno ho dunque ritenuto opportuno sollecitare il governo a valutare l'opportunità, compatibilmente con la disponibilità di risorse pubbliche, di estendere, nel prossimo provvedimento utile, gli incentivi, anche sotto forma di detrazione fiscale, alle imprese attive sul territorio italiano iscritte al Registro elettronico nazionale ed all'Albo nazionale degli autotrasportatori, che richiedano l'installazione di dispositivi di **frenata assistita** e di abbandono della corsia di marcia, al fine di prevenire incidenti mortali e incendi e di rendere più efficiente i livelli di sicurezza stradale e ambientale.

Non a caso, recentemente, il Consiglio Europeo per la Sicurezza dei Trasporti (ETSC) ha rivolto a istituzioni europee, Stati membri, governi e autorità locali, alcune raccomandazioni in seguito all'analisi dei dati raccolti nella nuova relazione sulla sicurezza del trasporto merci su strada, tra le quali vi sono: **standard di sicurezza** più elevati per gli autocarri nuovi; accesso limitato ai camion nei centri urbani in base agli standard di sicurezza dei mezzi; protezione degli utenti vulnerabili dall'interazione con i veicoli merci; interventi su eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, affaticamento,



distrazione, mancato uso della cintura di sicurezza.

Il Consiglio, nel ricordare che nell'Unione Europea un quarto (25%) dei morti per **incidenti stradali** sono conseguenza di incidenti che coinvolgono veicoli merci, ha altresì sollecitato l'adozione di standard di sicurezza più elevati per i nuovi autocarri e ha raccomandato alle autorità locali di attuare, nel breve termine, misure volte a garantire la sicurezza sulle strade soprattutto per gli utenti vulnerabili.

Investire sulla modernizzazione di un comparto strategico rappresenta dunque un pilastro fondamentale per la crescita e lo sviluppo del sistema Paese, in particolare dopo la crisi Covid. A tale proposito, sarebbe auspicabile la possibilità di attingere anche alle risorse del **Recovery Fund** europeo per innovare ulteriormente questo settore e renderlo ancora più evoluto, sicuro, e green, nell'ambito di politiche strategiche di sviluppo coordinate tra tutti i Paesi europei.

La catena del freddo a idrogeno

Trasporti refrigerati green

Chereau sta investendo nell'idrogeno come fonte di energia pulita per il futuro, ma anche per il presente. Per questo motivo questa tecnologia è stata implementata e testata sul progetto Road e attraverso il programma "From Road to Real" per l'industrializzazione futura.

L'obiettivo è quello di mettere a disposizione degli utilizzatori di semirimorchi **frigoriferi a idrogeno** e dei loro trattori, dei punti di produzione e di ricarica dell'idrogeno.

Infatti, per compensare l'assenza di una stazione di rifornimento e la limitata autonomia dei primi camion a idrogeno e per garantire zero emissioni carboniche, H₂Coldchain propone di integrare una stazione di produzione e distribuzione in ogni sito industriale della catena logistica del freddo.

Grazie a **pannelli fotovoltaici** sui tetti

o su espositori, a un elettrolizzatore e a un serbatoio di stoccaggio, è possibile produrre idrogeno verde a livello locale.

In questo modo, la produzione di **idrogeno verde** svolta sulle superfici disponibili dei vari edifici industriali dei soggetti e dei partner individuati del progetto (produttori di prodotti agroalimentari, trasportatori, distributori, produttori di trattori e semirimorchi) permette di superare i limiti di breve e medio termine della rete di stazioni di rifornimento dei consumatori in funzione o pianificate fino ad oggi e di accelerare la realizzazione e la crescita del **progetto industriale** per la produzione e la vendita di semirimorchi e camion refrigerati alimentati a idrogeno.

Questo progetto ha quindi l'obiettivo sia di promuovere e produrre gli impianti a idrogeno a bordo di un semirimorchio refrigerato, sia di occuparsi di tutte le

possibili problematiche o punti di blocco sopra menzionati. Risponde quindi all'urgente necessità di diminuire al massimo, fino ad arrivare all'eliminazione della produzione di **emissioni carboniche**, e ridurre l'inquinamento dei trasporti della catena del freddo, utilizzando l'energia dell'idrogeno. Inoltre, si tratta anche di una sfida industriale, sia per i responsabili dei progetti, sia per accelerare lo sviluppo dell'industria francese dell'idrogeno.

Infatti, la diffusione della produzione di idrogeno verde, la distribuzione di idrogeno e la produzione e vendita di semirimorchi e trattori refrigerati alimentati a idrogeno dovrebbe fungere da catalizzatore per avviare il mercato della **catena del freddo** alimentata a idrogeno e consentire una diffusione industriale ancora più rapida e ampia in futuro.

Assotrasporti è al tuo fianco nella lotta al Covid-19

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

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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu oppure chiamaci al 0171 413146



Camion elettrici, a guida autonoma e droni

Il futuro del trasporto merci e delle consegne dell'ultimo miglio

L'emergenza per la pandemia sembra aver accelerato la transizione ecologica del comparto dell'autotrasporto che nelle ultime settimane ha visto la **presentazione** di numerosi mezzi elettrici delle principali case costruttrici.

È il caso ad esempio di Scania che il 15 settembre 2020 ha annunciato la nuova gamma di veicoli completamente elettrici. L'innovazione non riguarda soltanto i nuovi mezzi, ma l'intero "ecosistema" di vendita, che comprenderà l'installazione dell'impianto di **ricarica** dei veicoli con fornitori specializzati. La prima generazione di Scania elettrici offre un motore da 230 kW, corrispondenti a circa 310 cv, alimentato con batteria da 165 o 300 kWh, capaci di garantire un'autonomia fino a 250km. Grazie al Combined Charging System, le batterie si ricaricano in tempi rapidi, anche durante la marcia del veicolo in fase di frenatura.

Sulla stessa linea Mercedes che ha già annunciato di essere pronta a produrre l'eActros nello stabilimento tedesco di Wörth, inserendo l'assemblaggio del camion sulle stesse linee dei veicoli diesel. Dai primi **prototipi** del 2016 è nato il veicolo di serie che entrerà sul mercato a partire dal 2021, offrendo un'autonomia di circa 200 km a parità di condizioni di un mezzo tradizionale.

La produzione in serie della gamma elettrica Renault, invece, è già iniziata da qualche mese, più precisamente a marzo 2020, e i primi esemplari sono già usciti dallo stabilimento di Blainville-sur-Orne in Normandia. Con due modelli, da 16 e 26 tonnellate, destinati alle **consegne** in centro, anche Renault è riuscita a integrare nella catena di montaggio dei mezzi diesel i camion elettrici, arrivando a impiegare 50 ore di lavoro per la realizzazione di un singolo camion. Con un'autonomia di circa 300 km, questi veicoli permettono di compiere il lavoro di una giornata con una sola ricarica.

Andando oltreoceano, la statunitense Nikola Motor comunica di aver ricevuto un ordine di ben 2.500 **camion elettrici**



da parte di Republic Services, la società addetta alla raccolta di rifiuti della città di Phoenix (Arizona). Variante dei Nikola Tre, i mezzi offrono un'autonomia di circa 240 km con potenza limitata a 736 kW, circa 1.000 cv. I primi test su strada sono programmati per il 2022, mentre la produzione in serie partirà nel 2023.

La startup anglo-svedese Volta Trucks, invece, ha presentato un camion elettrico da 16 tonnellate progettato per le consegne dell'ultimo miglio in ambito urbano. L'innovazione non è soltanto nel motore, ma nel **design** stesso del veicolo: il posto di guida offre una visuale panoramica a 220 gradi, con una postazione più bassa rispetto a un mezzo tradizionale, che permette all'autista di avvistare con più facilità pedoni e biciclette. Dotato dei più moderni sistemi avanzati di **assistenza** alla guida, i test su strada inizieranno già a partire dal 2021, mentre la produzione vera e propria sarà avviata nel 2022. Con un'autonomia di circa 150-200 km a seconda del pacco batterie scelto, la vera novità è nella scocca del mezzo: composta da materiali biodegradabili, principalmente lino naturale e resine.

Ci spostiamo ora in oriente, e più precisamente in Cina, dove il camion J7 della FAW Jiefan, First Automotive Works Jiefang Co. Ltd, ha lanciato sul mercato l'autocarro a **guida autonoma**.

Dotato di 7 telecamere, 5 radar a onde millimetriche e un lidar, il mezzo può guidare in completa autonomia a basse velocità, eseguendo sorpassi, cambi di corsia, controllare e adattare la velocità in base al traffico, monitorare gli angoli ciechi, evitare ostacoli e molto altro. La casa madre prevede una produzione su vasta scala della versione L3 del mezzo che, grazie all'immissione sul mercato, le consentirà di acquisire una grandissima quantità di dati indispensabili per "addestrare" l'algoritmo del **pilota automatico** della versione L4, ovvero il livello di automazione alla guida più elevato che non richiede alcun coinvolgimento dell'autista o supervisione umana.

Infine, dopo Google, anche Walmart e Amazon USA ottengono l'autorizzazione della FAA per svolgere le prime consegne coi **droni**. Walmart, catena di negozi al dettaglio, avvierà il programma sperimentale nell'Arkansas a partire dal 2021. Il drone alato sviluppato da Zipline, capace di operare in un raggio di 80 km in meno di un'ora, consegnerà per lo più i prodotti per la salute e il benessere, paracadutandoli ai destinatari.

In Carolina, invece, i droni dotati di pale rotanti della Flytrex porteranno i pacchi contenenti prodotti per la casa e alcuni tipi di alimentari, atterrando verticalmente anche in aree urbane.



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

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 GIANNI NOCERINO, TITOLARE DELLA ECO.GI.NO. "C'È IL RISCHIO DI MONOPOLIO PER IL TRASPORTO DI RIFIUTI PERICOLOSI"

Mi chiamo Gianni Nocerino e sono il titolare della Eco.Gi.No., ditta individuale di Bologna per il trasporto rifiuti, pericolosi e non, e scarti di macelleria. In azienda siamo attualmente in tre e lavoriamo per lo più nel centro-nord del Paese.

Chi come me lavora in **ADR**, conosce bene la quantità di pratiche burocratiche necessarie per il trasporto in questo settore: autorizzazioni per il trasporto di rifiuti, autorizzazione per trasporto in ADR, barrati rosa, etc. comportano tempo e spese aggiuntive, ma alla fine le tariffe sono equivalenti al trasporto "normale".

In più, il trasporto dei **rifiuti pericolosi** è soggetto al "gioco dello stoccaggio", ovvero il tentativo da parte di determinate aziende di lucrare anche sulla compra/vendita dei rifiuti, cercando di tenerli in casa quando il valore scende e vendendoli quando costano di più. Questa pratica genera un problema di gestione del lavoro a noi autotrasportatori, in quanto gli impianti che trattano questa tipologia

di rifiuti sono pochi e, troppo spesso, approfittano della situazione. È il caso di una nota multinazionale bolognese che sta monopolizzando il mercato di questo settore a suo favore. Inoltre, come in tutti i settori del trasporto merce, anche noi subiamo gli effetti negativi della pressante **concorrenza sleale** operata soprattutto dalle aziende straniere.

Una volta il margine di guadagno per questa tipologia di trasporti era buono, oggi giorno però, molte, troppe aziende giocano al ribasso, rovinando l'intero mercato. Il lavoro per chi trasporta in ADR non manca e, grazie alla nostra professionalità, siamo riusciti ad assicurarci dei buoni clienti. Tuttavia, mi è capitato di perdere una ditta che aveva ricevuto un'offerta al ribasso del 10%, impossibile da sostenere per me, se non lavorando in pareggio o, peggio ancora, in perdita.

A mio avviso, ci sono due modi per affrontare il problema: garantire una **tariffa minima equa** per tutto il settore, che permetta a ciascuna azienda di ottenere il giusto compenso per il lavoro svolto. Infatti, anche senza prevedere una maggiorazione per il trasporto in ADR, una buona tariffa minima sarebbe già sufficiente.

In più, sono necessari **maggiori controlli** alle imprese straniere che operano in Italia, in quanto le offerte che avanzano non sono sostenibili dai trasportatori italiani soggetti a maggiori controlli, tassazione e costi per mandare avanti l'attività.

La concorrenza sleale però, arriva anche da aziende tutte italiane che



utilizzano **forme societarie particolari**.

Come in passato si era abusato delle cooperative di autotrasporto per via delle agevolazioni fiscali e contributive di cui godevano, oggi troviamo delle onlus operanti nel nostro settore, che sono riuscite anche ad ottenere l'autorizzazione al trasporto di rifiuti.

Per quanto riguarda il futuro, invece, il tema caldo sul piatto è la **pandemia**. Durante il lockdown abbiamo subito una riduzione del lavoro dovuta alla chiusura delle attività ristorative, in quanto ci occupiamo anche del trasporto di olio alimentare esausto.

Grazie al trasporto di rifiuti e di scarti di macelleria però, abbiamo continuato a lavorare, usufruendo per soli due mesi della cassa integrazione per parte del personale. Con la riapertura del Paese l'impegno è tornato a **livelli pre-Covid** e, attualmente, stiamo lavorando bene. Per il momento non ci preoccupiamo e, man mano che si va avanti, affronteremo i problemi che si presenteranno.

Quali sono i problemi
maggiori che incontrate
quotidianamente?

Avete proposte al riguardo?

Vorreste raccontare la
vostra esperienza?

Contattate Assotrasporti:

Tel 348 8827231

Email info@assotrasporti.eu

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



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

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



CORSI DI FORMAZIONE

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



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

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.org



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

Autostrade liguri: nuovi crolli

Assotrasporti torna a chiedere lo stato di emergenza

Sono diversi mesi che Assotrasporti chiede interventi urgenti sulla rete autostradale e sulle infrastrutture, in particolare nella regione Liguria dove, in seguito ai crolli causati dal maltempo dello scorso inverno e all'**incuria** nella gestione delle infrastrutture, le strade sono diventate una minaccia per l'incolumità delle persone. A dimostrarlo ancora una volta ci sono gli ultimi due crolli verificatisi nel tardo pomeriggio di giovedì 17 settembre 2020 e, fortunatamente, senza vittime.

L'autostrada A10, infatti, ha perso pezzi di **calcinacci** in due punti: sulla via Nazionale a Imperia, da un'altezza di 40 metri, e su via Ariosto a Sanremo. In entrambi i casi non si sono verificati incidenti, danni a cose o persone, ma nel capoluogo si è proceduto alla chiusura precauzionale della via per diverse ore, con deviazione del traffico e conseguenti disagi. A Sanremo, invece, i vigili del fuoco hanno potuto intervenire direttamente sul viadotto e mettere in sicurezza la strada sottostante.

"L'abbiamo ribadito per mesi e torniamo a chiederlo ora: le strade italiane devono essere messe immediatamente in sicurezza, non è possibile continuare a rischiare la vita per la mancata manutenzione delle **infrastrutture**. Durante il lockdown avevamo inviato al Governo la richiesta di dichiarare lo stato

d'emergenza per far fronte al problema della precarietà del sistema viario e ferroviario italiano, suggerendo di non aspettare il termine dell'epidemia e la ripresa degli spostamenti per effettuare gli interventi" dichiara Secondo Sandiano, Presidente nazionale di Assotrasporti e Vicepresidente vicario di Eumove.

Assotrasporti ed Eumove, le associazioni capofila della campagna "**Salva Vite**" che lo scorso 17 gennaio hanno richiesto al Governo di dichiarare lo stato d'emergenza per far fronte al problema della precarietà del sistema viario e ferroviario italiano, hanno continuato a sostenere l'iniziativa tutto l'anno, scrivendo nuovamente al Governo l'11 marzo 2020 e sottoponendo la proposta anche all'attenzione del Presidente Mattarella (27 marzo 2020).

"L'operazione di messa in sicurezza si dovrebbe svolgere sotto il coordinamento di Ansfisa, l'Ente istituito dopo il crollo del Ponte Morandi per la sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali, il quale dovrebbe coinvolgere tutte le strutture possibili: Anas, Comuni, Province, Regioni, concessionari autostradali, etc., impiegando anche i reparti specifici dell'Esercito, come l'Arma del Genio. Inoltre, per contenere i costi e i tempi dell'operazione, il Governo dovrebbe **precettare il personale** necessario per uno o più giorni alla settimana,

così da concludere gli interventi nel più breve tempo possibile, grazie all'impiego di tecnici che conoscono e vivono il territorio" aggiunge Fabrizio Civallero, segretario nazionale Assotrasporti.

Assotrasporti ed Eumove, rappresentate da Secondo Sandiano, insieme a Berlino Tazza, Presidente di Confederazione delle imprese e dei professionisti Sistema Impresa, Alfonso Riva, Presidente di FAI Federazione Autoleggiatori Italiani Trasporto Persone, Tommaso Cerciello, Presidente di Confederazione Nazionale Piccole e Medie Imprese, Giovanni Cicero, Presidente di Valore Impresa, Alessandro Franco, Segretario generale di Federterziario e Renzo Erbisti, Presidente di Azione nel Trasporto Italiano e CTLE Confederazione del Trasporto e della Logistica in Europa, Vincenzo Giacalone, Presidente di A.N.S.T. federazione trasporti eccezionali PMI e Fabrizio Civallero, Segretario Nazionale di FEVESS, Federazione Veicoli Speciali e Specifici, invitano tutti i cittadini, politici, associazioni, enti e imprese a partecipare attivamente alla campagna "Salva Vite".

Iscrivetevi al gruppo Facebook "[Stato emergenza strade e ferrovie per prevenire crolli e morti](#)" per dare i vostri suggerimenti, inviare segnalazioni e partecipare alle iniziative.

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

RCA: arriva il certificato elettronico

Dopo il tagliando, diciamo addio anche alla carta verde

Dopo l'abolizione dell'obbligo di esposizione del tagliando assicurativo, non più necessario poiché divenuto **elettronico**, tocca la stessa sorte anche alla "carta verde": il nuovo documento che attesta la valenza della polizza è stato digitalizzato e ribattezzato "Carta Internazionale di Assicurazione".

L'Italia ha aderito alla risoluzione dell'Assemblea Generale del Consiglio dei Bureaux del giugno 2019, la quale ha introdotto il nuovo modello di certificato digitale.

Disponibile già presso diverse compagnie assicurative, il certificato elettronico ha cambiato forma e, soprattutto, colore: la **carta verde** che ci ha accompagnato per anni va in pensione e viene sostituita da un documento digitale in bianco e nero che può essere stampato in autonomia, in ufficio o a casa.

Si passa così dalla versione cartacea, che poteva essere emessa e stampata esclusivamente dalle compagnie assicurative in un'unica copia, alla versione digitale, la quale viene trasmessa in formato elettronico (via e-mail, Whatsapp o altri sistemi di messaggistica) permettendo l'**archiviazione su pc** e dispositivi mobili e la stampa in più copie. Sul formato da utilizzare non ci sono indicazioni precise: è sufficiente la stampa in bianco e nero su una sola facciata, l'importante è lasciare il retro del documento vuoto.

La facilità d'invio della nuova Carta Internazionale di Assicurazione rappresenta anche una diminuzione dei tempi e dei **costi di spedizione** che, soprattutto nell'autotrasporto, sono di estrema importanza. Se fino a pochi mesi fa, al rinnovo dell'assicurazione, dovevate far rientrare il mezzo per sostituire il documento scaduto, d'ora in poi sarà sufficiente inviare la copia digitale all'autista.

Tuttavia, nonostante non sia più obbligatorio viaggiare con la versione cartacea del documento, consigliamo sempre di avere una copia a bordo del veicolo. Nonostante le forze dell'ordine siano dotate di sistemi informatici che permettono di verificare la copertura assicurativa del veicolo attraverso la lettura del numero di targa, potreste sempre trovarvi nella necessità

di dover compilare un CID e di avere la batteria del telefono scarica.

Assotrasporti, attraverso i suoi gruppi di acquisto, offre ai propri soci la possibilità di ottenere polizze a condizioni estremamente favorevoli da primarie compagnie

assicurative che emettono la Carta Internazionale di Assicurazione digitale. Vi invitiamo a contattarci per richiedere un preventivo gratuito, scrivendo a info@assotrasporti.eu oppure chiamando lo 0171 412816.

Di seguito trovate un esempio di Carta Internazionale di Assicurazione digitale. Il documento è redatto in lingua inglese e riporta:

- in alto a sinistra logo e denominazione dell'assicuratore;
- nel riquadro 3 il periodo di validità, in formato giorno/mese/anno;
- a lato, nel riquadro 4, il numero della polizza;

- nel riquadro 5 la targa del mezzo;
- nel riquadro 6 il tipo del veicolo, così indicato: A - macchina, B - motociclo, C - camion, D - ciclo dotato di motore ausiliario, E - bus, F - rimorchio, G - altro;
- nel riquadro 8 i Paesi in cui la polizza è valida, ovvero quelli non barrati;
- nel riquadro 9 i dati dell'assicurato e nel 10 della compagnia assicurativa.

ORIGINAL

1. INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD 1. CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE 1. CARTA INTERNAZIONALE DI ASSICURAZIONE VEICOLI A MOTORE		2. ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF UFFICIO CENTRALE ITALIANO - Milano																																																								
3. FROM VALID TO DAY MONTH YEAR DAY MONTH YEAR 24 08 2020 24 08 2021 (Both Dates Inclusive)		4. Country Code/Insurer's Code I Number MM0000000000000000																																																								
5. Registration No. (or if none) Chassis or Engine No. AA000BB		6. Category of Vehicle (*) C	7. Make of Vehicle																																																							
8. TERRITORIAL VALIDITY This card is valid in Countries for which the relevant box is not crossed out (for further information, please see www.cobx.org) In each country visited, the Bureau of that country guarantees, in respect of the use of the vehicle referred to herein, the insurance cover in accordance with the laws relating to compulsory insurance in that country. For the identification of the relevant Bureau, see www.cobx.org																																																										
<table border="1"> <tr> <td>A</td><td>B</td><td>BG</td><td>CY^(*)</td><td>CZ</td><td>D</td><td>DK</td><td>E</td><td>EST</td><td>F</td><td>FIN</td> </tr> <tr> <td>GB</td><td>GR</td><td>H</td><td>HR</td><td>I</td><td>IRL</td><td>IS</td><td>L</td><td>LT</td><td>LV</td><td>M</td> </tr> <tr> <td>N</td><td>NL</td><td>P</td><td>PL</td><td>RO</td><td>S</td><td>SK</td><td>SLO</td><td>CH</td><td>AL</td><td>AND</td> </tr> <tr> <td>AZ^(*)</td><td>BH</td><td>BY</td><td>IL</td><td>IR</td><td>SA</td><td>MD</td><td>MK</td><td>MNE</td><td>RUS</td><td>SRB^(*)</td> </tr> <tr> <td>TN</td><td>TR</td><td>UA</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>				A	B	BG	CY ^(*)	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GB	GR	H	HR	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	AZ ^(*)	BH	BY	IL	IR	SA	MD	MK	MNE	RUS	SRB ^(*)	TN	TR	UA								
A	B	BG	CY ^(*)	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN																																																
GB	GR	H	HR	I	IRL	IS	L	LT	LV	M																																																
N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND																																																
AZ ^(*)	BH	BY	IL	IR	SA	MD	MK	MNE	RUS	SRB ^(*)																																																
TN	TR	UA																																																								
(*) The cover provided under Green Cards issued for the Republics of Azerbaijan, Cyprus and Serbia is restricted to those geographical parts of these countries which are under the control of their respective governments. For more information, please consult http://go-territorial-validity.cobx.org																																																										
9. Name and Address of the Policyholder (or User of the vehicle) MARIO ROSSI VIA ROMA 45 00118 ROMA																																																										
10. This Card has been issued by: Name of the Insurer: COMPAGNIA ASSICURATIVA Address of the Insurer: VIA DELL'ASSICURATO 182 00118 ROMA		11. Signature of Insurer																																																								

Useful information (optional for the national markets to indicate additional information)

(*) CATEGORY OF VEHICLES CODE:
A CAR C LORRY OR TRACTOR E BUS G OTHERS
B MOTORCYCLE D CYCLE FITTED WITH AUXILIARY ENGINE F TRAILER

2020VACB02125835910

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

CONSULENTE ADR

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

TRASPORTI DI MATERIALE RADIOATTIVO: OBBLIGHI E DOVERI

L'accordo ADR prevede classi di rischio di cui due sono dette classi speciali quali la **classe 1**, cui rientrano tutte quelle materie che per loro natura o loro destino hanno in comune l'esplosività, e alla **classe 7**, che comprende tutte le materie che hanno in comune la radioattività. Quest'ultima classe è un trasporto diffuso; si pensi al campo della medicina che prevede per alcune cure particolari l'uso di materiali radioattivi o ai rifiuti prodotti dopo l'uso di queste materie, considerati radioattivi.

Le **materie radioattive** hanno come unità di misure il Curie (Ci), l'unità standard più vecchia, che corrisponde a 3.700×10^{10} disintegrazioni nucleari per secondo.

L'unità SI (Sistema internazionale di misura) è il Becquerel (Bq), corrisponde ad 1 disintegrazione per secondo.

Questo tipo di trasporto, deve essere fatto con molta accortezza; infatti, i mezzi da utilizzare devono avere delle **carrozzerie particolari** per schermare gli elementi radioattivi anche in caso di incidente stradale.

Le materie radioattive possono presentarsi sotto forma di pastiglie contenute in appositi contenitori di piombo, ma anche in forma liquida, trasportati in fiale, sempre contenuti in imballi in piombo.

Ai conducenti viene richiesto una formazione particolare in quanto non basta il Cfp, **certificato di formazione professionale**, detto comunemente patentino ADR, comune a tutti coloro che conducono un mezzo che trasporta merci pericolose, ma anche la specializzazione in radioattivi, della classe 7.

A questi conducenti deve essere fatta anche una formazione aggiuntiva del consulente Dgsa, sulle procedure di caricamento e scarico dei materiali e soprattutto devono essere istruiti in merito a come comportarsi in caso di incidente stradale o fuoriuscita di queste materie.

Per questo motivo, le aziende specializzate in questo tipo di trasporto sono rare e molto ben organizzate e il loro personale, a prescindere dalle mansioni svolte, è tenuto a svolgere periodicamente sia corsi di formazioni che visite mediche per attestarne lo stato di salute.

In Italia non è previsto un contratto specifico per questo tipo di ingaggio, trovando applicazione quello comune al contratto trasporto. È auspicabile pertanto che gli stipendi siano maggiori, visto il tipo di rischio e di responsabilità che cui si va incontro.





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.

LA DISCIPLINA DELLE FERIE TRA PREVISIONI LEGALI E CCNL ASSOTRASPORTI

La disciplina generale delle ferie è innestata nelle previsioni legali sull'orario di lavoro, contenute nel d.lgs. 66/2003 che, nell'art. 10 dispone quanto segue: "Fermo restando quanto previsto dall'articolo 2109 del Codice civile, il prestatore di lavoro ha diritto a un periodo annuale di **ferie retribuite** non inferiore a quattro settimane. Tale periodo, salvo quanto previsto dalla contrattazione collettiva [...], va goduto per almeno due settimane, consecutive in caso di richiesta del lavoratore, nel corso dell'anno di maturazione e, per le restanti due settimane, nei 18 mesi successivi al termine dell'anno di maturazione.

Il predetto periodo minimo di quattro settimane non può essere sostituito dalla relativa **indennità** per ferie non godute, salvo il caso di risoluzione del rapporto di lavoro".

Dalla disposizione possono estrapolarsi, tra gli altri, i seguenti principi:

- le quattro settimane del periodo annuale di ferie vanno godute, per almeno la metà, nell'anno di maturazione e per il residuo nei successivi 18 mesi dalla maturazione, salvo diversa previsione della contrattazione collettiva di riferimento;
- la mancata fruizione delle ferie annuali, nel limite del periodo minimo legale, pari a **quattro settimane**, non può essere sostituita dalla relativa indennità (l'indennità sostitutiva delle ferie), se non al momento della cessazione del rapporto di lavoro;
- i contratti collettivi possono prevedere periodi di ferie ulteriori a quello legale. Questi periodi possono essere fruiti in base a quanto esplicitato dal contratto collettivo e, quindi, in astratto, anche successivamente al 18° mese dalla maturazione.

Il diritto ad un periodo annuale di ferie

retribuite costituisce un principio costituzionale, sancito dall'art. 36, comma terzo, Cost., che ne prescrive l'irrinunciabilità: "Il lavoratore ha diritto... a ferie annuali retribuite, e non può rinunziarvi".

Il Codice Civile, all'art. 2109, stabilisce quanto segue: "Il prestatore di lavoro ha... anche diritto... ad un periodo annuale di ferie retribuito, possibilmente continuativo, nel tempo che l'imprenditore stabilisce, tenuto conto delle esigenze dell'impresa e degli interessi del prestatore di lavoro. La durata di tale periodo è stabilita dalla legge, dagli usi o secondo equità".

L'articolo 44 del CCNL Assotrasporti integra la disciplina legale e prevede la **regolamentazione** di particolari profili, attinenti alla tipologia del settore economico dei trasporti.

Il periodo di ferie è confermato nella misura di 4 settimane. Il periodo di fruizione continuativa, di almeno due settimane, da parte del lavoratore, riguarda i mesi estivi, nella fascia temporale compresa tra il 10 luglio e il 31 agosto, ed è passibile di allargamenti della fascia concordabili a livello di

singola azienda. Al di fuori della fascia temporale di cui sopra, le rimanenti ferie, su richiesta del lavoratore, saranno concesse compatibilmente con le esigenze dell'impresa o della cooperativa. Le ferie in oggetto sono normalmente godute nel corso dell'anno di maturazione. In caso di necessità dell'impresa o della cooperativa, esse dovranno essere **fruite integralmente** entro il 30 giugno dell'anno successivo.

Per ragioni di servizio non espletabili da altro dipendente, il datore di lavoro potrà richiamare al lavoro il socio e il lavoratore dipendente nel corso del periodo di ferie, fermo restando il diritto del socio e del lavoratore dipendente a completare detto periodo in epoca successiva e il diritto al rimborso delle spese sostenute. L'eventuale rifiuto al rientro non può costituire giusta causa di licenziamento.

Durante il periodo di ferie spetta al socio e al lavoratore dipendente la **retribuzione** di fatto. In caso di assunzione, licenziamento o di dimissioni, spetteranno al socio e al lavoratore dipendente tanti dodicesimi del periodo di ferie al quale hanno diritto, per quanti sono i mesi di effettivo lavoro prestato nell'anno con la corresponsione della relativa indennità per le ferie non godute.





SIMONE COGNO

CONSULENTE DEL LAVORO

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

AUTOTRASPORTI E AGEVOLAZIONI 2020

Sulla base delle risorse messe a disposizione dal decreto Agosto, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha intanto reso noti gli importi delle **misure agevolative** riguardanti le deduzioni forfetarie per spese non documentate riconosciute a favore degli autotrasportatori, riguardanti il periodo d'imposta 2019. Grazie all'incremento dei fondi disposto dall'articolo 84 del decreto n. 104/2020, le agevolazioni previste per gli autotrasportatori nel 2020, restano invariate rispetto a quelle stabilite per l'anno precedente.

Nello specifico:

- per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore oltre il Comune in cui ha sede l'impresa (autotrasporto merci per conto terzi) la **deduzione forfetaria** per spese non documentate nella misura di 48 euro, che spetta una sola volta per ogni giorno di trasporto, indipendentemente dal numero dei viaggi;
- per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore all'interno del Comune in cui ha sede la ditta spetta una deduzione pari al 35% di quello riconosciuto per gli stessi trasporti oltre il territorio comunale, ossia 16,8 euro.

RINNOVO O PROROGA DEI CONTRATTI A TERMINE

Il decreto Agosto prevede importanti modifiche alla disciplina del **contratto di lavoro** a termine infatti è possibile rinnovare o prorogare per un periodo massimo di 12 mesi e per una sola volta i contratti di lavoro subordinato a tempo determinato".

In considerazione di ciò, il contratto a termine potrà fruire dell'agevolazione normativa (mancato obbligo di specificare una motivazione al rinnovo o alla proroga del contratto a termine) per un periodo non superiore a 12 mesi, per un totale complessivo di 24 mesi.

La data di sottoscrizione del contratto a termine non dovrà essere successiva al 31 dicembre 2020.

TRATTAMENTI D'INTEGRAZIONE SALARIALE

Il decreto legge n. 104/2020, cosiddetto decreto Agosto, ha riscritto e innovato l'impianto normativo in materia di ammortizzatori sociali connessi all'emergenza epidemiologica da Covid-19, infatti le aziende che, nell'anno 2020, sospendono o riducono l'attività lavorativa per eventi riconducibili all'emergenza da COVID-19, potranno richiedere la concessione dei trattamenti di **integrazione salariale** (ordinari o in deroga) o dell'assegno ordinario per una durata massima di nove settimane, per periodi decorrenti dal 13 luglio 2020 al 31 dicembre 2020, incrementate di ulteriori nove settimane, nel medesimo arco temporale, per i soli datori di lavoro ai quali sia stato già interamente autorizzato il precedente periodo di nove settimane e purché sia integralmente decorso detto periodo.

I periodi di integrazione, che erano stati già richiesti e autorizzati che si collocano, anche parzialmente, in periodi successivi al 12 luglio 2020, sono automaticamente imputati alle prime nove settimane del nuovo periodo di trattamenti previsto dal decreto-legge in parola.

Per le ulteriori nove settimane è previsto un contributo corrispondente:

- aliquota del 18% per i datori di lavoro che non hanno avuto alcuna **riduzione del fatturato** nel raffronto tra il primo semestre 2020 e il primo semestre 2019;
- aliquota del 9% per i datori di lavoro che, nel primo semestre 2020, hanno subito una riduzione del fatturato inferiore al 20% rispetto a quello del corrispondente semestre del 2019;
- nessun contributo addizionale per i



datori di lavoro che hanno subito una riduzione del fatturato pari o superiore al 20, l'azienda dovrà redigere una dichiarazione di responsabilità, resa ai sensi di quanto previsto dall'articolo 47 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, in cui autocertificano la sussistenza dell'eventuale riduzione del fatturato.

ESONERO CONTRIBUTIVO INPS IN ALTERNATIVA ALLA CIGO COVID-19

Fino al 31 dicembre 2020, con esclusione del settore agricolo e dei contratti di apprendistato e lavoro domestico, ai datori di lavoro che assumono, successivamente all'entrata in vigore del presente decreto, lavoratori subordinati a tempo indeterminato, è previsto l'esonero totale dal versamento dei contributi previdenziali a loro carico, per un periodo massimo di sei mesi decorrenti dall'assunzione, con esclusione dei premi e contributi dovuti all'INAIL, nel limite massimo di un importo di esonero pari a 8.060 euro su base annua, riparametrato e applicato su base mensile.

Dall'esonero sono esclusi i lavoratori che abbiano avuto un contratto a tempo indeterminato nei sei mesi precedenti all'assunzione presso la medesima impresa.

L'esonero è riconosciuto anche nei casi di trasformazione del contratto di lavoro subordinato a tempo determinato in contratto di lavoro a tempo indeterminato successiva alla data di entrata in vigore del presente decreto ed è cumulabile con altri esoneri o riduzioni delle aliquote di finanziamento previsti dalla normativa vigente, nei limiti della contribuzione previdenziale dovuta.

Focus: qui Piemonte



Terzo Valico, proseguono i lavori La Ministra De Micheli sul cantiere

Il 24 settembre 2020, in occasione dell'abbattimento degli ultimi diaframmi di due **gallerie** in fase di costruzione per il completamento del progetto del Terzo valico, la Ministra alle Infrastrutture e ai Trasporti Paola De Micheli si è recata sul posto. Al suo fianco, i vertici delle Regioni Liguria e Piemonte e dei consorzi dei costruttori dell'opera.

Il primo abbattimento si è verificato alle 16:45 circa, il secondo alle 17:30. I lavori, portati avanti tramite l'impiego della talpa meccanica chiamata "Giovanna" (una mega escavatrice di 10 metri di diametro e lunga 125 metri) e altre tecniche costruttive, riguardano il **completamento** degli scavi delle due gallerie considerate le opere più importanti dell'intera infrastruttura, in quanto rappresentano la galleria ferroviaria più lunga d'Italia. Con una estensione complessiva di **27 km**, alto 22 metri e largo 30, il tunnel copre una superficie di 540 mq.

"Stare qui è emozionante e gratificante. In un anno e qualche mese di lavoro da ministra tanto abbiamo cercato di fare e tanto abbiamo fatto e lo stesso Salini lo ha riconosciuto. Ma resta molto da fare e da rilanciare. Tante questioni sul tappeto, le regole da decidere in **epoca Covid**, ma anche il disegno complessivo strategico dell'Italia"

ha dichiarato la Ministra De Micheli.

"Questa è la Genova-Rotterdam per le merci. Al termine di quest'opera Genova avrà un ruolo ancora più ampio nell'intercettare le centinaia di migliaia di **merci** che circolano in un Mediterraneo con il raddoppio del canale di Suez. Bisogna tenere conto che nel 2019 hanno circolato 450 miliardi di merci nel Mediterraneo e in Italia abbiamo un sistema portuale poderoso. Quindi investire nei porti significa investire nei collegamenti e nell'intermodalità dei trasporti. Il **potenziamento** di Genova, e più in generale quest'opera, fa crescere il livello infrastrutturale della Liguria e del Piemonte e, in secondo luogo, l'ho definita la metropolitana del nord-ovest" aggiunge la Ministra.

Citando Parigi, una città con più di 20 milioni di abitanti,

dove i tempi di percorrenza da un capolinea all'altro della metropolitana sono di circa un'ora, viene fatto il parallelismo con i tempi di percorrenza tra i tre capoluoghi di Regione, **Torino, Genova e Milano** che, al termine della realizzazione del Terzo valico, saranno anch'essi di un'ora.

"Per le persone rappresenterà un cambiamento, un miglioramento della qualità della loro vita, della qualità della mobilità, quindi anche delle opportunità di lavoro e ovviamente di vita" conclude Paola De Micheli. Rispondendo alle domande dei giornalisti, la Ministra ha affermato che verranno valutate le proposte di RFI e WeBuild per **accelerare** sulla conclusione dei lavori. Sulla stessa linea di pensiero anche il Governatore della Liguria Giovanni Toti che ha dichiarato: "questa è un'opera che non cambia la

nostra Regione, è un'opera che cambia il nostro Paese, che cambia il nord-ovest, che cambia la competitività del sistema logistico del nostro Paese e quindi mette in maggiore **competitività** il sistema portuale della Liguria, il primo sistema portuale d'Italia e tra i primi nel Mediterraneo. Vuol dire maggiore economicità per chi fa scalo nei nostri porti, vuol dire maggior funzionalità per le merci verso i nostri mercati non solo del nord-ovest ma di quelli europei, usando i nuovi tunnel della Svizzera, vuol dire **meno inquinamento** che significa meno Tir sulle strade e nei parcheggi della Liguria, vuol dire un bellissimo e grandissimo passo avanti per Genova che torna ad essere un vertice del triangolo industriale con Milano e Torino.

IL PROGETTO

Il Terzo Valico è la nuova linea ad alta capacità e velocità che si inserisce nel Corridoio Reno - Alpi della rete strategica transeuropea di trasporto conosciuta con il nome di **rete TEN-T**, il network europeo per il collegamento delle regioni dell'Unione più densamente popolate e a maggior vocazione industriale.

La nuova linea si sviluppa per un totale di 53 km, di cui 36 in galleria, attraversa due regioni, Piemonte e Liguria, e 14 comuni delle province di Alessandria e

Genova. In linea con le strategie promosse dall'Unione Europea per lo sviluppo privilegiato delle modalità di trasporto **ecosostenibile**, l'infrastruttura consente di trasferire quote consistenti di traffico merci dalla gomma alla rotaia, riducendo l'inquinamento dell'area. Con una spesa limite attualmente fissata a 6.200 milioni di euro, secondo il cronoprogramma dei lavori, l'attivazione della linea ferroviaria è prevista per il 2023.

Focus: qui Trentino-Alto Adige



Riparti Trentino

Contributi per l'autotrasporto

La provincia autonoma di Trento ha istituito una misura di aiuto alle imprese in difficoltà economica per l'emergenza sanitaria del **Coronavirus** che mira a salvaguardare i posti di lavoro e i livelli di occupazione della regione.

Con un contributo massimo previsto di 100 mila euro per ciascuna azienda, la Giunta mette a disposizione delle imprese locali 2.700 euro per ciascun addetto ai lavori

che risulta essere iscritto sul Libro Unico del Lavoro per 150 giorni, anche non continuativi, tra marzo e agosto 2020, e che l'azienda si impegna a mantenere alle sue dipendenze per i successivi 24 mesi, a partire dall'agosto 2020.

Il contributo si va quindi ad aggiungere alle altre misure disposte a livello nazionale, con l'unico limite di una sola domanda e l'erogazione al massimo di **100 mila euro** per azienda richiedente.

Riservato alle piccole e medie imprese con attività prevalente di autotrasporto di cose per conto terzi, le richiedenti dovranno altresì essere in regola con l'iscrizione all'Albo Nazionale dell'autotrasporto, o alla sezione speciale per consorzi e cooperative, e disporre di almeno due veicoli, ciascuno con un peso complessivo a pieno carico superiore alle 30 tonnellate.

Chiaramente, trattandosi di una misura disposta dalla provincia autonoma di Trento, le imprese richiedenti devono avere sede legale o unità operativa nel **territorio provinciale** alla data del 1° marzo 2020 e aver subito una riduzione del volume dell'attività tra marzo-aprile 2020 almeno del 20%, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Inoltre, per l'accesso al contributo, le imprese devono rispettare i seguenti requisiti: non avere procedure concorsuali alla data della presentazione della domanda, non essere già in

difficoltà (secondo quanto disposto dalla normativa UE) alla data del 31 dicembre 2019 e avere avuto almeno due dipendenti nel corso del 2019.

Infine, il contributo è disponibile solo per gli addetti che non hanno beneficiato di una **cassa integrazione** superiore ai 60 giorni nel periodo marzo-agosto 2020.

Le domande, chiaramente, possono essere sottoposte a controlli e verifiche dei requisiti e l'azienda deve conservare e presentare la documentazione necessaria all'attestazione dell'effettiva soddisfazione dei requisiti fino al 31 dicembre del 2025, comunicando eventuali modifiche che possano influire sull'erogazione del **contributo**.

Il termine ultimo per la consegna della domanda è il 31 ottobre 2020 mediante presentazione online, sul sito dedicato della Provincia di Trento ripartitrentino.provincia.tn.it.



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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu

oppure chiamaci al **199.302013**



Focus: qui Toscana



E78 Grosseto-Siena

Al via i lavori per l'ampliamento

Con il sopralluogo tecnico della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, e l'Amministratore delegato di Anas, Massimo Simonini, si è dato ufficialmente il via ai lavori di **ampliamento** a quattro corsie del quarto lotto della strada statale 223 "di Paganico", la quale rientra nel più ampio progetto di potenziamento della strada europea E78 Grosseto-Siena.

Grazie alla sottoscrizione dell'atto di consegna per l'affidamento del cantiere tra Anas e l'impresa costruttrice RTI Itinera Spa - Monaco Spa, i lavori di ampliamento possono finalmente iniziare. Il tratto interessato è lungo 2,8 km e si trova tra gli svincoli di Lampugnano e Civitella, in provincia di Grosseto.

"Il cantiere della E78 Grosseto-Siena consentirà l'adeguamento a **quattro corsie** del tratto Civitella Marittima-Lanzo per 106 milioni di euro, oltre che l'intervento di miglioramento della galleria di Casal di

Pari, che realizzeremo entro la fine dell'anno, per un valore di 30 milioni di euro" dichiara la Ministra.

I lavori porteranno alla costruzione di una nuova carreggiata accanto a quella già presente, e alla modernizzazione della stessa. Nel programma, inoltre, è prevista la realizzazione di **5 viadotti**, l'ammodernamento di tre ponti già esistenti, per una lunghezza complessiva di 1,8 km, la costruzione di una galleria e l'adeguamento di un tunnel già esistente, per un totale di 550 metri. I tempi di realizzazione previsti sono di circa 3 anni e 3 mesi.

"L'apertura di questo, come di altri cantieri, è la dimostrazione fattiva dell'operatività del Ministero che rappresento e di società e addetti di settore come Anas, di uomini e donne che operano ogni giorno sul campo con grande professionalità. Lavoriamo perché gli **investimenti** sulle infrastrutture di questo Paese migliorino la vita delle prossime generazioni, in termini di sicurezza e innovazione,

e per garantire la mobilità delle persone e la competitività imprese" ha proseguito la Ministra.

Il progetto complessivo di **potenziamento** della strada statale 223 "di Paganico" riguarda in tutto 63,5 km della strada europea, 49 dei quali sono già stati realizzati e aperti al traffico tra il 2006 e il 2018. In aggiunta al lotto in questione, il numero 4, mancano all'appello gli ultimi 11,8 km, il lotto 9, per i quali si sta procedendo alle ultime verifiche di **attuazione** e ottemperanza alle prescrizioni CIPE presso il Ministero dell'Ambiente. Al termine del procedimento,

il progetto esecutivo potrà essere approvato, dando così il via alla gara di appalto per l'affidamento dei lavori. Secondo il cronoprogramma attuale, i lavori dovrebbero essere avviati nel primo semestre del 2021.

Avvisiamo che, per via dei lavori, in corrispondenza della galleria "Casal di Pari" tra gli svincoli Pari e Casal di Pari, la circolazione è temporaneamente a doppio senso di marcia all'interno della nuova galleria. La circolazione sarà ripristinata al termine dei lavori di ammodernamento della galleria esistente.

Crediti foto: StradeAnas.it.



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

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

Collaborate con la nostra redazione!

Sriveteci o chiamateci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816



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