

Carenza di autisti: dal Canada all'Europa le aziende faticano a trovare personale

In primo piano



Carta di Qualificazione del Conducente: tutti gli aggiornamenti nel manuale

pagina 4



Il porto di Gioia Tauro nell'anno della pandemia: risorsa strategica

pagina 11



Occupazione nell'autotrasporto: parliamo di carenza di conducenti e formazione

pagina 17



Camion da 18 metri sulle strade italiane: il decreto permette la circolazione

pagina 24



Nuovo processo di nomina per l'Albo dell'Autotrasporto

pagina 31



Notizie dal territorio, focus su: Emilia-Romagna, Sicilia e Piemonte

pagina 36

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



TN 5/2021 • Anno XXIII

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

Giuseppe Auddino, Pasquale Dui, Emanuele Scagliusi e Cresco Scapolan.

Amministrazione

Stefania Ricca

Redazione e pubblicità

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

Stampa

Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social

trasportnotizie.com
 TN - Trasportnotizie
 NotizieTN

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

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 10. **NORME E ISTITUZIONI**
- 17. **L'INTERVISTA**
- 20. **EVENTI**
- 24. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 28. **LA TUA VOCE**
- 32. **CONSULENTI**
 - 32. **Consulente ADR**
 - 33. **Legale**
 - 35. **Amministrazione**
- 36. **DAL TERRITORIO**
 - 36. **Qui Emilia-Romagna**
 - 37. **Qui Sicilia**
 - 38. **Qui Piemonte**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



MANCANO GLI AUTISTI

Quando abbiamo iniziato a leggere le prime notizie sulle conseguenze della Brexit e, in particolare, sulla carenza di autisti nell'autotrasporto per il rifornimento dei distributori di carburante, la raccolta dei rifiuti e la consegna delle derrate alimentari ai supermercati, non avremmo mai pensato che il problema si sarebbe potuto presentare così presto anche da noi. Invece, in tutta Europa così come negli altri Paesi industrializzati, la mancanza di autotrasportatori professionisti è sempre più sentita e l'Italia non fa eccezione. Senza accusare effetti evidenti come nel Regno Unito, secondo le stime attualmente si parla di una carenza di 5.000 autisti che saliranno a quota 20.000 nei

prossimi due anni se non si interviene al più presto. Insieme al Dr. Paolo A. Starace, Presidente della Sezione Veicoli Industriali UNRAE, abbiamo approfondito l'argomento per cercare di capire come fronteggiare il problema: l'intervista è a pagina 17. Inoltre, abbiamo affrontato la questione direttamente con un autotrasportatore della provincia di Roma, il quale ci ha raccontato la sua esperienza, suggerendo l'introduzione di un contratto di lavoro per normare una sorta di "apprendistato per autisti" che possa favorire l'inserimento di giovani grazie al supporto economico delle imprese per il conseguimento dei titoli di guida necessari. Potete leggere la sua esperienza a pagina 28.

Carta di Qualificazione del Conducente

Tutti gli aggiornamenti nel manuale della CQC

La Direzione Generale della Motorizzazione ha pubblicato il manuale contenente tutte le modifiche fatte alla disciplina della CQC.

Negli ultimi anni abbiamo assistito all'introduzione di **diverse modifiche** in materia di CQC, corsi di qualificazione iniziale e di formazione periodica dei conducenti, tanto da spingere la Direzione Generale della Motorizzazione a pubblicare un documento unico ed esplicativo, denominato "Manuale CQC 2021".

Le numerose modifiche in materia di qualificazione CQC, intervenute nel diritto europeo e conseguentemente in quello nazionale fin dal 2018, hanno reso necessario l'aggiornamento delle istruzioni impartite in materia.

Le **nuove disposizioni** contenute nel documento saranno applicate ai corsi la cui comunicazione di avvio sia formalizzata a decorrere dal 15 ottobre 2021. In generale, vista la complessità della disciplina, ci sarà un periodo di transizione per l'attivazione dell'intero pacchetto normativo.

Il manuale diviene quindi un documento



di riferimento e supporto utile per affrontare casistiche specifiche e comprendere al meglio la normativa.

I principali temi affrontati sono: diritto comunitario; recepimento in Italia della direttiva 2003/59/CE; decreti applicativi ambito di applicazione; rilascio della CQC a seguito di corso di qualificazione iniziale, esame e rinnovo di validità; accesso ai corsi, programmi e modalità per lo svolgimento; procedure di esame per il conseguimento della CQC; gestione dei punti, degli esami di

revisione e della revoca; attività di vigilanza, ispezione, sanzioni e controlli documentali sui soggetti erogatori dei corsi.

[Clicca qui](#) per scaricare il Manuale CQC 2021 oppure inquadra il QR-code seguente con la fotocamera del telefono.



Austria: i divieti per il primo semestre 2022

Continuano i blocchi unilaterali

Pubblichiamo il calendario delle limitazioni al traffico pesante nel Tirolo austriaco previste nel primo semestre del 2022.

Secondo quanto stabilito dal Governo Tirolese, anche nel 2022 saranno presenti giornate con **limitazioni** dell'accesso, il cosiddetto contingentamento, dei mezzi pesanti che possono transitare sulla A12 dell'Inntal.

Per i camion provenienti dal confine austro-tedesco, al valico della frontiera Kufstein/Kiefersfelden, in direzione Sud, è previsto il limite massimo di accesso di 300 unità l'ora a partire dalle

ore 05.00 del mattino. Secondo quanto pubblicato nella Gazzetta Ufficiale Tirolese, i giorni di **contingentamento** per i primi sei mesi del 2022 sono i seguenti:

- gennaio, venerdì 7
- febbraio, lunedì 7, 14, 21 e 28
- marzo, lunedì 7 e 14
- aprile, martedì 26
- maggio, lunedì 23, martedì 24, mercoledì 25 e venerdì 27
- giugno, venerdì 3, sabato 4, da martedì 7 a giovedì 9, da lunedì 3 a mercoledì 15 e venerdì 17.

In tutto, si tratta di 21 giorni di

restrizioni al traffico pesante che, nonostante le dimostrazioni dei Paesi confinanti, Germania ed Italia in primis, le segnalazioni alla Commissione Europea e alla Ministra dei Trasporti Adina Valean, la pressione da parte delle associazioni di categoria che segnalano il malcontento delle imprese di **autotrasporto** penalizzate dai blocchi, il riconoscimento della violazione dei principi fondanti dell'UE, su tutti la libera circolazione delle merci, la Commissione Europea non ha ancora preso una posizione definitiva.

Polonia: tariffe autostradali Pagamento elettronico obbligatorio

Dal 1° ottobre 2021 il pagamento del pedaggio dei veicoli pesanti in Polonia è disponibile soltanto tramite il sistema elettronico e-TOLL.

Dopo alcuni mesi di transizione, il pagamento delle tariffe per la circolazione dei mezzi pesanti (superiori alle 3,5 tonnellate) per il trasporto di cose e persone sulle strade polacche gestite dalla Direzione Generale Strade e Autostrade Nazionali si appresta a diventare esclusivamente **digitale**.

La soluzione scelta si chiama e-TOLL e si basa sulla tecnologia di posizionamento satellitare GNSS, che prevede la geolocalizzazione degli utenti e la gestione dei pagamenti, permessi e obblighi per il trasporto di merci pericolose, tramite un'applicazione dedicata.

Pertanto, a conclusione di questi mesi

di test su larga scala che hanno dato esito positivo, dal 1° ottobre 2021 l'unico metodo di pagamento accettato è l'**e-TOLL**. In contemporanea viene dismesso l'antecedente sistema di pagamento, il viaTOLL.

Grazie ai recenti accordi siglati col gestore polacco, i clienti italiani di Telepass SAT sono già abilitati al pagamento dei pedaggi elettronici con e-TOLL e potranno circolare sulle autostrade polacche senza bisogno di effettuare modifiche al proprio contratto.

Precisiamo che il dispositivo Telepass SAT si differenzia dal telepass tradizionale, in quanto prevede la geolocalizzazione del mezzo. Il pagamento delle tariffe autostradali polacche è disponibile esclusivamente per gli utenti SAT.

Aspi attiva il Cashback in caso di ritardo

A partire dal 15 settembre Aspi riconoscerà un rimborso per i clienti Telepass per i disagi derivanti dalla presenza di **cantieri**. Sviluppato insieme al MIMS e all'Antitrust, il cashback Aspi prevede la restituzione di parte della tariffa autostradale, per rimborsare l'utenza dei ritardi causati dai lavori di manutenzione che stanno interessando la rete. L'accredito del rimborso sarà effettuato a gennaio 2022 e viene riconosciuto a partire da **15 minuti di ritardo**, con percentuali che vanno dal 25% al 100% della somma corrisposta, sulla base del tempo effettivo di viaggio, calcolato tramite l'ausilio dell'app gratuita.

Caos al Porto di Genova Troppi tir, si blocca la città

L'arrivo di una mega nave in porto dovrebbe essere sempre una buona notizia, ma dopo il recente approdo di una di questi giganti del mare a Sampierdarena, si è verificato un fenomeno che non era stato previsto: il numero di camion necessario a far uscire i **container** trasportati ha portato alla congestione del traffico, causando disagi a imprese e cittadini.

Il problema, già segnalato nei mesi scorsi dalle associazioni locali, si è inasprito proprio a inizio ottobre a causa di alcuni scioperi dei terminalisti.

Spediporto ha prontamente proposto delle misure che possano agevolare gli autotrasportatori ed evitare **picchi di traffico**, in previsione dell'arrivo delle prossime porta container.

Come prima cosa, è stata data disponibilità all'apertura anticipata dei varchi alle 5.00 del mattino. L'obiettivo è scaglionare l'arrivo/partenza dei



mezzi pesanti, così da evitare la formazione di code e rallentamenti.

Inoltre, Spediporto suggerisce di aumentare il periodo di **"free time"** per i container, il periodo di franchigia che la compagnia di navigazione concede, oltre il quale iniziano a maturare costi, affinché l'accesso ai varchi portuali sia distribuito in tutte le ore di apertura,

evitando così picchi di afflusso ai terminal in determinati giorni della settimana. In caso di accoglimento, sarà la stessa Spediporto ad accordarsi con la clientela per la modifica congiunta dei **piani di carico/scarico**. Infine, si sottolinea la necessità di digitalizzare i documenti per velocizzare le operazioni di controllo e verifica.

Monte Bianco: chiusure programmate di fine anno

Previsti blocchi totali e sensi unici alternati

Vi presentiamo il calendario delle interruzioni della circolazione nel traforo del Monte Bianco programmate per fine anno.

Per consentire lo svolgimento delle esercitazioni di sicurezza e la realizzazione di lavori di manutenzione, la **circolazione** all'interno del traforo del Monte Bianco viene periodicamente interrotta completamente o ridotta a un senso unico alternato di marcia.

Pertanto, secondo il calendario delle attività e delle manutenzioni programmate di qui fino a fine anno, è prevista l'**interruzione totale** della circolazione:

- giovedì 14 ottobre, dalle ore 23.30 fino alle ore 4.00 del giorno successivo;
- lunedì 18 ottobre, dalle 22.00 alle ore 6.00 del giorno successivo;
- lunedì 15 novembre, dalle 22.00 alle ore 6.00 del giorno successivo;
- lunedì 29 novembre, dalle 19.00 alle



ore 6.00 del giorno successivo;
 - lunedì 13 dicembre, dalle ore 22.00 alle ore 6.00 del giorno successivo.
 Invece, il **senso unico alternato** per i lavori di ordinaria manutenzione è previsto dalle ore 22.30 alle ore 6.00 del giorno successivo, nelle seguenti nottate:
 - mercoledì 13 ottobre;
 - da martedì 19 a giovedì 21 ottobre;
 - da martedì 16 a giovedì 18 novembre;
 - da martedì 30 novembre a giovedì 2 dicembre;

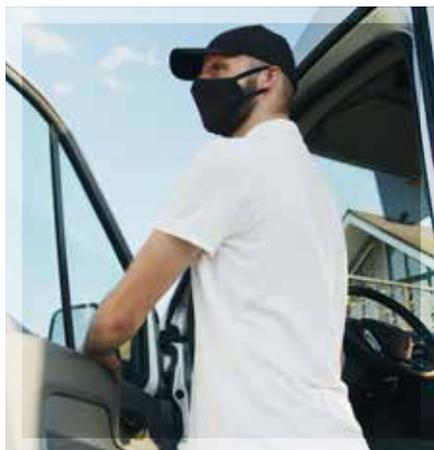
DIREZIONE	Chiusura	Apertura
FRANCIA verso ITALIA	22:30	23:00
	23:30	0:45
	1:30	2:45
	3:30	4:45
	5:15	6:00
ITALIA verso FRANCIA	22:30	23:45
	0:30	1:45
	2:30	3:45
	4:30	5:30

- da martedì 14 a giovedì 16 dicembre.
 Nell'immagine soprastante, trovate il dettaglio degli accessi, lato francese e italiano, negli orari di senso unico alternato.
 Ricordiamo che le date comunicate sono da considerarsi provvisorie. Pertanto, prima di mettersi in viaggio, consigliamo di verificare il calendario definito sul [sito web](#) del gestore per controllare la programmazione definitiva che viene pubblicata mese per mese.

Rifinanziati gli incentivi per i veicoli commerciali

20 milioni per il rinnovo mezzi

Con l'approvazione del decreto fiscale da parte del Governo Draghi, avvenuto il 15 ottobre 2021, sono stati destinati al fondo per gli **incentivi** di rinnovo dei mezzi 100 milioni di euro, di cui 20 milioni



possono essere utilizzati per l'acquisto di veicoli commerciali.

Imprese e professionisti che vogliono rinnovare la loro flotta possono quindi fare affidamento sul bonus conosciuto come "incentivi auto 2021" già esauriti da tempo.

Dei 100 milioni previsti, 20 sono riservati all'acquisto di veicoli commerciali di categoria N1 o M1 speciali: il 75% dei fondi, corrispondente a 15 milioni di euro, è destinato esclusivamente all'acquisto di **veicoli elettrici**.

Ricordiamo che l'incentivo varia a seconda delle emissioni inquinanti di CO₂ prodotte dal veicolo acquistato:

- tra 0 e 20 g/km sono disponibili 6.000 euro in caso di **rottamazione**, 4.000 euro senza rottamazione
- tra 21-60 g/km il bonus è di 2.500 euro con rottamazione, 1.500 euro senza,

con limite di prezzo fissato a 50.000 euro IVA esclusa

- tra 61-135 g/km sono previsti 1.500 euro con rottamazione, nulla senza, con limite di prezzo di 40.000 euro IVA esclusa.

Infine, è disponibile il bonus per l'acquisto di **mezzi usati** non inferiori all'Euro 6, con prezzi sul mercato fino a 25.000 euro e con emissioni di CO₂ comprese tra 0 e 160 g/km, esclusivamente a fronte di rottamazione.

In questo caso, il bonus riconosciuto è di:

- 2.000 euro per i mezzi con emissioni tra 0-60 g/km
- 1.000 euro per i mezzi con emissioni tra 61-90 g/km
- 750 euro per i mezzi con emissioni tra 91-160 g/km.

Sottomarini per il trasporto merci

Realtà o fantascienza?

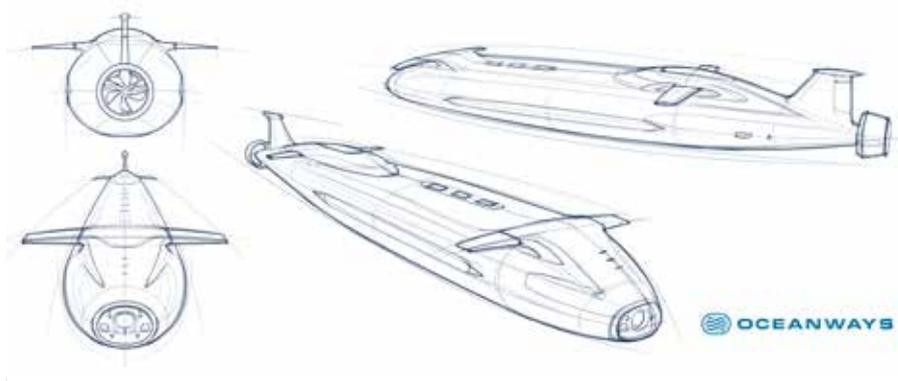
Nelle ultime settimane abbiamo sentito parlare moltissimo di sottomarini, in particolare per la crisi diplomatica scoppiata tra la Francia e l'Australia, la quale ha coinvolto anche gli Stati Uniti d'America.

Tuttavia, la questione non interessa da vicino il mondo del trasporto che, nello stesso periodo, è stato interessato dall'annuncio dell'avvio di un progetto di sviluppo per il **trasporto merci sottomarino**. Oceanways ha annunciato la costruzione di un piccolo sottomarino elettrico, a zero emissioni, autonomo, autopilotato o guidato da remoto, destinato al trasporto di merci.

Si tratta di un prototipo a propulsione elettrica, alimentato a idrogeno, capace di trasportare un container su brevi distanze e raccogliere le microplastiche presenti in acqua durante il proprio viaggio. Grazie alla navigazione subacquea, il natante è meno esposto al maltempo e alle interperie che possono causare ritardi o danni alla merce che naviga in superficie. Capace di raggiungere profondità di 100 metri, il **sottomarino cargo** può viaggiare anche in acque poco profonde, dove le imbarcazioni tradizionali rischierebbero di incagliarsi. Più silenzioso e pulito, promette un minor impatto ambientale, viaggi più sicuri e più stabili.

Il progetto, finanziato dal Regno Unito, rientra all'interno del programma di decarbonizzazione dell'ex Paese europeo, il quale prevede il raggiungimento delle zero emissioni entro il 2050.

Capace di raggiungere una velocità



massima di 40 nodi, con un'autonomia stimata di circa mille chilometri, il primo prototipo, Esmeralda, viaggerà autonomamente lungo un percorso di circa 400 chilometri tra Londra e Amsterdam, a una velocità di circa 20 nodi e una profondità di 50 metri.

L'idea di trasportare le merci in fondo al mare non è nuova e già lo scorso anno avevamo sentito parlare del progetto di riconversione di uno dei **sommersibili nucleari** più grande al

mondo. Conosciuto come Typhoon, l'Akula 941 russo può trasportare fino a 15 mila tonnellate di merci tre volte più velocemente rispetto alle navi rompighiaccio, navigando sotto la **superficie ghiacciata**. Nato come mezzo militare con una portata di 200 testate nucleari, navigando fuori dalla portata dei radar, il suo utilizzo nel trasporto internazionale è dubbio, in quanto potrebbe rappresentare una missione commerciale quanto tattica.

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

Costi d'esercizio per la fatturazione di ottobre 2021

Nuovo aumento del gasolio

Nel corso di ottobre 2021, l'ex MIT, oggi Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, 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 settembre 2021, pari a **1.517,29 euro** per 1.000 litri, in aumento rispetto al mese precedente.

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



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

accordati ai trasportatori sulle accise. Dunque, per i veicoli fino a 7,5 tonnellate, il valore del costo al litro del gasolio è di **1,243 euro**; per i veicoli oltre le 7,5 tonnellate, il valore è 1,029 euro.

Mese	Prezzo industriale	Iva	Accisa	Prezzo al consumo
Gennaio	479,57	241,33	617,40	1.338,30
Febbraio	516,40	249,44	617,40	1.383,24
Marzo	559,47	258,91	617,40	1.435,78
Aprile	560,25	259,08	617,40	1.436,73
Maggio	570,58	261,36	617,40	1.449,34
Giugno	590,30	265,70	617,40	1.473,40
Luglio	618,94	272,00	617,40	1.508,34
Agosto	616,50	271,46	617,40	1.505,36
Settembre	626,28	273,61	617,40	1.517,29

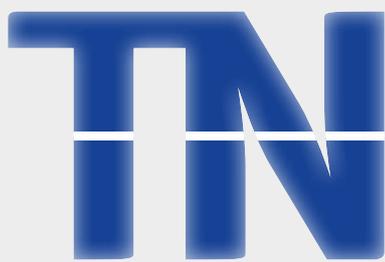
Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.449,34) è espresso, dal **M.I.S.E.**, in euro per 1.000 litri. Tale valore va successivamente scorporato dell'IVA corrente dividendolo ulteriormente per 1,22 essendo l'IVA attualmente applicata pari al 22%. Il dato mensile che interessa, verrà ricavato come segue:

Prezzo al consumo per litro = $1.517,29 / 1000 = 1,51729$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio = $1,51729 / 1,22 = 1,243680 = 1,243$

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 = $(1,51729/1,22) - 0,21418609 = 1,029494 = 1,029$



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

Italia - Albania: accordo per il riconoscimento delle patenti

Conversione più semplice e veloce

Entra in vigore l'accordo sul riconoscimento reciproco delle patenti emesse fra Italia e Albania.

Grazie all'ultimo accordo di collaborazione firmato tra i due Stati, gli autisti di entrambi i Paesi potranno chiedere la conversione della patente senza doversi sottoporre a ulteriori esamazioni.

L'accordo stabilisce la corrispondenza di ciascuna patente emessa dall'Italia con la controparte albanese e viceversa. Naturalmente, sono incluse anche le **patenti professionali** per il trasporto di merci e passeggeri. Secondo quanto stabilito, l'intesa firmata ha una durata di 5 anni a partire da luglio 2021.

Il documento presenta anche alcune casistiche particolari, ad esempio, se un cittadino albanese sposta la propria residenza abituale in Italia e, successivamente, rientra in patria



per conseguire la patente, non potrà avvalersi dell'accordo per il riconoscimento del **titolo estero**.

Pertanto, gli albanesi residenti in Italia e non ancora in possesso di un permesso alla guida, devono conseguire il titolo nel nostro Paese, secondo la normativa italiana.

Inoltre, si specifica che non è possibile

convertire patenti scadute e permessi di guida intestate a persone che abbiano spostato la residenza abituale nel nostro Paese da più di quattro anni. Chi risiede stabilmente in Italia da meno di un anno può ancora continuare a **condurre veicoli** sul territorio nazionale con la patente di guida albanese.

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE

CUNEO RENT

via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.net - 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**



Giuseppe Auddino
Senatore Movimento 5 Stelle

Il porto di Gioia Tauro nell'anno della pandemia Risorsa strategica per il nostro Paese

Il nuovo Rapporto 2021 'Italian Maritime Economy' Di SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), che ha analizzato gli impatti della pandemia sull'economia marittima, attesta che il Porto di Gioia Tauro è una risorsa strategica per il Paese avendo mostrato una spiccata **resilienza** durante la pandemia rispetto ad altri porti. Secondo il report, lo scalo gioiese nel corso del 2020, nonostante il lockdown, ha registrato un'impennata dei volumi di traffico del +26% rispetto al 2019, con un traffico di container di oltre 3 milioni.

Grazie principalmente all'ottima performance del Porto di Gioia Tauro, nel primo trimestre 2021, l'**import - export** via mare ha registrato un incremento del +3%. Per la portualità italiana il report evidenzia, purtroppo, un impatto negativo sul traffico commerciale pari al -10%, tuttavia le merci in container hanno fatto rilevare, in controtendenza, un incremento del +3% proprio grazie allo scalo gioiese.

Ciò dimostra che la Calabria può contribuire, davvero, alla crescita ed allo sviluppo dell'intero Mezzogiorno e dell'Italia e che il **motore di sviluppo** del sistema economico calabrese ha la sua centralità nell'infrastruttura portuale di Gioia Tauro.

Grazie al Porto di Gioia Tauro, che ha retto alla crisi mondiale della pandemia, il ruolo del Mediterraneo è tornato, quindi, ad essere in primo piano sul piano strategico ed economico.

Questo importante risultato è frutto del lavoro svolto con costanza e impegno fin dall'inizio della legislatura. Fin dal 2018 mi sono messo al



lavoro informando il Governo delle problematiche inerenti al porto. Grazie al premuroso interesse dimostrato fin da subito dall'ex Ministro Toninelli (recatosi più volte a Gioia Tauro) e grazie all'attenzione dell'allora Presidente del Consiglio Conte e al lavoro dell'allora Commissario Agostinelli, (oggi Presidente dell'Autorità Portuale), abbiamo intrapreso un **percorso di rilancio** della realtà portuale e del territorio calabrese; abbiamo lavorato affinché il porto potesse esprimere quel potenziale enorme che ho intravisto fin da subito, appena eletto, sollevando un rinnovato interesse per il porto di Gioia Tauro da parte degli operatori economici del trasporto mondiale delle merci.

Ciò ha portato a risultati tangibili di crescita dei volumi di traffico, segnando la sostanziale inversione di tendenza che vedeva fino a poco tempo prima il

porto di Gioia Tauro uscire dal **traffico internazionale** delle merci con grave crisi dei livelli occupazionali.

Oggi il Porto gioiese è il primo scalo di transhipment d'Italia, operativo 24 ore su 24 permettendo l'ormeggio alle sue banchine senza sosta e assicurando il trasbordo container anche a tre mega navi contemporaneamente. Le operazioni di dragaggio messe in atto dall'Autorità portuale hanno garantito un livello di profondità dei fondali che permette l'approdo delle **mega navi** di ultima generazione lunghe oltre 400 metri!

I risultati sono sorprendenti e non possono che rendermi soddisfatto ed orgoglioso. Continuerò a lavorare ed a mantenere alta l'attenzione sul Porto perché sono convinto che da qui passino delle ottime chances di sviluppo per la Calabria, per il Meridione e per tutto il Paese.



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

Le nuove disposizioni per i veicoli puliti a basso consumo Serve accelerarne la diffusione

Sono trascorsi dodici anni da quando, nel 2009, la Commissione europea emanò la Direttiva 33 che, però, non è stata in grado di dare quell'impulso sperato alla diffusione dei cosiddetti "veicoli puliti" sul mercato dell'Unione.

L'impatto molto limitato di queste politiche sulla riduzione di emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici causata dal sistema dei trasporti ha portato l'Unione europea ad emanare una nuova direttiva nel 2019, la 1161, che il Governo italiano si accinge ora a recepire con il Decreto Legislativo frutto della Legge di Delegazione europea 2019-2020, approvato dal Parlamento lo scorso aprile.

L'Ue ha messo in campo una serie di **iniziative strategiche**, tra cui misure che promuovono un trasferimento modale verso il trasporto pubblico e l'uso degli appalti pubblici per promuovere i veicoli puliti. Vediamo, dunque, come l'Italia intende recepire questo pacchetto di misure.

Innanzitutto, viene chiarito e ribadito l'oggetto e le finalità della norma che impone l'obbligo per le amministrazioni e per gli enti aggiudicatori di tenere conto, nell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, degli impatti energetico e ambientale.

Tra questi, il **consumo energetico** e le emissioni di CO₂ e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco di tutta la loro vita, con l'obiettivo di promuovere e stimolare il mercato dei veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche comunitarie in materia di ambiente, clima ed energia.

Ciò troverà applicazione nei contratti



di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada nonché ai contratti di **servizio pubblico** per le prestazioni di servizi di trasporto di passeggeri su strada, il cui avviso di gara sia stato pubblicato dopo il 2 agosto 2021.

Diverse le categorie di veicoli necessariamente esclusi affinché si eviti di imporre un onere sproporzionato alle autorità pubbliche e agli operatori: quelli agricoli e forestali; i veicoli a motore a due o tre ruote e i quadricicli; i cingolati e delle forze armate; i veicoli progettati e costruiti per essere essenzialmente utilizzati in cantieri edili, cave, infrastrutture portuali o aeroportuali; mezzi della protezione civile, servizi antincendio e dei servizi responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico nonché tutti quei veicoli atti ad eseguire lavori che, per le loro caratteristiche costruttive, non sono idonei al trasporto passeggeri come i blindati, le autofunebri, i veicoli con accesso per sedie a rotelle e gru mobili.

Il Decreto legislativo, poi, introduce nell'ordinamento italiano le definizioni di "veicolo pulito" e di "**veicolo pesante** a emissioni zero".

Nelle aggiudicazioni future, si dovrà raggiungere il 38,5% entro il 2025 di veicoli leggeri puliti e, per quanto concerne i veicoli pesanti puliti, il 10% di autocarri e 45% di autobus entro il 2025; percentuali che salgono rispettivamente al 15% e al 65% entro il 2030.

L'andamento effettivo delle disposizioni che, ci auguriamo riescano finalmente ad avere un effettivo impatto sul sistema dei trasporti nazionale, verrà annualmente monitorato, verificato e reso noto dal Ministero della Transizione Ecologica.

La Direttiva si inserisce nel solco delle iniziative che, con gli ultimi governi nazionali, stiamo portando avanti per sostenere un radicale **cambiamento della mobilità** e per sostenere l'effettiva transizione ecologica anche nel settore dei trasporti senza, per questo, far gravare i costi del minor impatto ambientale sui consumatori e sulle imprese.

In questa strategia, grande supporto verrà dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che dedica alle fonti energetiche alternative diversi capitoli con ingenti risorse.

Rimborsi accise del III trimestre 2021

Domande fino al 2 novembre

L'Agenzia delle Dogane comunica l'apertura della finestra per l'invio delle domande di rimborso dell'accise del **terzo trimestre** 2021, ovvero per il periodo dal 1° luglio al 30 settembre 2021, a partire da venerdì 1° ottobre e fino a martedì 2 novembre 2021. Il rimborso è valido per il gasolio consumato per l'autotrazione da veicoli con motorizzazione Euro V o superiore. Ricordiamo che, a decorrere dal 1° gennaio 2021 sono esclusi dal rimborso i mezzi con motorizzazione **Euro IV o inferiore**. Il software per la compilazione e invio

della domanda è disponibile sul [sito dell'Agenzia](#).

Per i consumi del trimestre di riferimento, l'importo rimborsabile è di 214,18€ 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 2021, tale importo deve essere utilizzato in compensazione entro il 31 dicembre 2022. In caso di richiesta di **rimborso** in denaro, il termine è stabilito con la data del 30 giugno 2023.



La sentenza dell'UE sul cronotachigrafo

All'estero sanzioni solo per tempi di guida e riposo

La sentenza della Corte di Giustizia europea del 9 settembre 2021 ha chiarito i dubbi riguardanti l'applicazione dell'articolo 19, comma 2 del Regolamento 561/2006 in materia di **tempi di guida e di riposo**. Secondo quanto stabilito dall'articolo sopramenzionato, le autorità competenti di uno Stato membro posso "infliggere una sanzione a un'impresa e/o conducente per un'infrazione al presente regolamento rilevata sul suo territorio e per la quale non sia già stata imposta una sanzione, anche qualora detta infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo".

La precisazione emessa con la sentenza della Corte di Giustizia, limita la possibilità di sanzionare le **infrazioni** commesse da un autotrasportatore all'estero, in un altro Stato membro, a quelle enunciate nel Regolamento 561/2006, escludendo pertanto di rilevare e agire contro qualsiasi violazione relativa al cronotachigrafo che, per l'appunto, non viene menzionato. Inoltre, la Corte si è pronunciata anche in merito all'**uso misto di un veicolo**,

in particolare per quelle operazioni di guida esenti dall'applicazione del Regolamento 561/06. Come già chiarito in altre sentenze, l'autista deve registrare come "altre attività" tutti i periodi di guida esenti dalla suddetta normativa sui tempi di guida e riposo. La motivazione sta nel fatto che, nonostante le ore di guida riconosciute come "**altre attività**" non debbano essere registrate con il cronotachigrafo, l'impegno profuso da parte del conducente in queste operazioni e il mancato rispetto delle regole sui tempi di guida e di riposo non rilevati dal dispositivo, possono avere un effetto negativo sullo stato psicofisico dell'autista nei periodi successivi. Rimanendo sul tema dei controlli, ma spostandoci in ambito nazionale, presto le forze dell'ordine avranno a disposizione un **nuovo strumento** di controllo capace di prevedere in anticipo quali mezzi possono presentare violazioni della normativa. La nuova versione del sistema portatile Dsrc-Rp, conosciuto anche come "acchiappatachigrafi", permette di dialogare a distanza coi dispositivi

presenti sui mezzi in movimento: le autorità chiamate ad effettuare i **controlli stradali** visualizzano in anteprima i 19 parametri previsti dalla normativa, così da avere una panoramica dello stato del veicolo e del cronotachigrafo. In questo modo le Forze dell'Ordine eviteranno di fermare inutilmente mezzi in regola, con un conseguente risparmio di tempo da parte degli autotrasportatori onesti, concentrando i controlli sui veicoli che segnalano la presenza di possibili **malfunzionamenti**. I dati trasmessi rispettano la normativa sulla privacy e impediscono la visualizzazione dei dati personali del conducente. Inoltre, nessuna sanzione potrà essere emessa sulla base dei soli dati trasmessi dal dispositivo.



Il piano "Fit for 55" per il clima

Decarbonizzazione del sistema trasporti

Alcuni lo chiamano il "bazooka verde": è il piano europeo per il clima e l'energia "Fit for 55" che imposta le linee guida da seguire per tradurre in pratica gli obiettivi del Green Deal.

In merito si è anche pronunciato il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovanni, durante il **Consiglio informale** dei ministri dei trasporti ed energia dei vari Stati membri, che si è tenuto a Brdo, in Slovenia, a fine settembre.

"L'Italia sostiene con convinzione gli obiettivi del pacchetto 'Fit for 55' per la decarbonizzazione nell'Unione Europea al 2030 e al 2050, ed è impegnata anche con il Piano nazionale di ripresa e resilienza a raggiungere gli ambiziosi traguardi per combattere la crisi climatica e favorire la giusta transizione" dichiara il Ministro del MIMS.

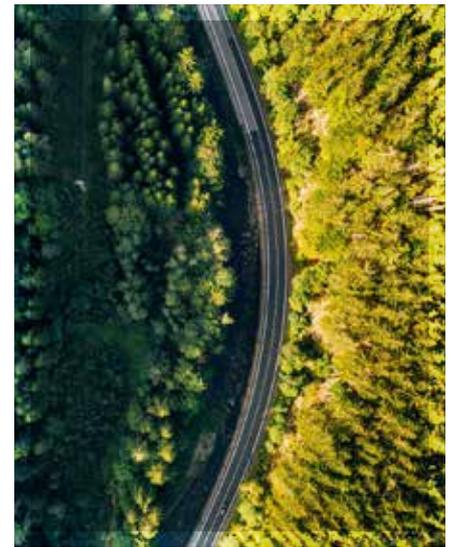
L'attuazione del pacchetto europeo

richiede un approccio coordinato tra diversi settori, tra i quali un ruolo centrale è svolto dal **mondo dei trasporti** in genere: via terra, via mare, in aviazione e nel trasporto intermodale merci e passeggeri.

"È di cruciale importanza lavorare insieme e con impegno sui tavoli europei. Occorre individuare soluzioni comuni e originali per massimizzare le sinergie ed evitare disallineamenti che rischierebbero di rallentare, se non di compromettere, il perseguimento degli **obiettivi comuni**".

I ministri concordano sulla necessità di affrontare immediatamente la crisi climatica e avviare, fin da ora, le manovre per ridurre le emissioni inquinanti e favorire la transizione verde. Tra le priorità, si sottolinea la necessità da parte di tutti gli Stati membri di dotare le infrastrutture stradali e autostradali di sistemi di

ricarica e rifornimento dei carburanti alternativi, promuovendo, allo stesso tempo, una maggiore diffusione dei veicoli a **basse emissioni**, soprattutto elettrici.



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 consulenza 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 amministrazione@dgconsulting.it

Manifestazioni contro il Green Pass

Assotrasporti chiede il rinvio

A partire dalle prime ore di venerdì 15 ottobre 2021, in diverse parti d'Italia sono scesi in piazza cortei di manifestanti contro l'obbligo di Green Pass sul luogo di lavoro.

Dopo la minaccia da parte dei portuali di bloccare i varchi di accesso alle banchine degli scali di **Trieste** e continuare ad oltranza per costringere il Governo al dietrofront, la protesta si è tenuta in forma ridotta, con il presidio dei manifestanti concentrato davanti al varco numero 4 del porto.

Ai terminalisti si sono uniti altri manifestanti, invocando il diritto al lavoro contro l'obbligo di presentare il Green Pass. A nulla è servita l'apertura del Governo che avrebbe consentito di concedere gratuitamente il **tampone** per l'ottenimento del certificato. I manifestanti, infatti, non sono contro il vaccino, ma contro l'obbligo in sé di esibire la Certificazione Verde quotidianamente. Nel frattempo, le attività portuali hanno subito rallentamenti, ma sono comunque proseguite.

Si è protestato anche a **Genova**, con un corteo che ha raggiunto il palazzo della Prefettura e altri manifestanti

che si sono ritrovati davanti al terminal traghetti. Presidi anche ad **Ancona**, dove si è ripetuto lo stesso scenario, con rallentamenti delle attività ma nessun blocco portuale. Parte dei manifestanti si è riversato in città.

Nessun blocco, invece, nei porti del **sud Italia**, dove quasi la totalità dei lavoratori portuali è vaccinata.

In generale le manifestazioni sono pacifiche e non si sono verificati scontri con la polizia fino a lunedì 18 ottobre 2021, quando le forze dell'ordine sono state chiamate a intervenire sul presidio di Trieste, il fulcro della manifestazione.

Con l'intento di disperdere i partecipanti alla protesta, la Polizia è entrata lentamente in porto invitando le persone presenti a **liberare il varco** numero 4. Sono stati impiegati idranti e fumogeni, senza recare danni ai presenti da entrambe le parti. Confermata l'intenzione di continuare la protesta in vista del presunto incontro con rappresentanti del Governo, il corteo si è spostato in città, in accordo con le autorità.

Nel frattempo, il comitato cittadino **"no-vax"** ha annunciato di voler proseguire a oltranza.

Sempre nel corso di lunedì mattina, a Genova i manifestanti hanno deciso di liberare alcuni dei varchi occupati per permettere ai **trasportatori** di circolare ed evitare il blocco del traffico cittadino. Portuali e autorità si sono incontrati per concordare la continuazione del presidio senza causare danni alla collettività.

In generale, nonostante i disagi, il lavoro nei porti è proseguito.

Nell'autotrasporto, invece, in seguito alla pubblicazione della nota di chiarimento del MIMS e del Ministero della Salute riguardante l'applicazione dell'obbligo di Green Pass verso gli autisti stranieri, **Assotrasporti** ha chiesto il posticipo della misura per il comparto, in quanto iniqua nei confronti degli autotrasportatori italiani.

"Riteniamo che la normativa così com'è stata concepita sia lesiva nei confronti degli imprenditori italiani: per questo chiediamo a gran voce che l'entrata in vigore dell'obbligo di Green Pass sia **rimandato** per tutti gli operatori del settore dell'autotrasporto" dichiara Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti e Vice Presidente Vicario di Eumove.

Inizia il processo preliminare per la strage del Ponte Morandi

59 gli indagati cui si aggiungono Aspi e Spea

È iniziata la mattina del 15 ottobre 2021 alle 9.30 la prima delle numerose udienze che si terranno per tre volte la settimana fino a dicembre presso il tribunale di Genova, con l'obiettivo di accertare le **responsabilità** dei 59 indagati tra tecnici e dirigenti, cui si aggiungono due società, Autostrade per l'Italia e Spea.

L'associazione nazionale di categoria degli autotrasportatori, Assotrasporti, unitamente a Eumove, associazione

paneuropea per la mobilità, colgono l'occasione per ribadire l'importanza del **monitoraggio** del sistema viario e ferroviario italiano, affinché si possano evitare altre stragi e morti sul lavoro per chi, sulle strade, viaggia quotidianamente.

"Ricordando le lettere inviate al Governo, relative alla richiesta di dichiarazione dello **stato di emergenza** per far fronte alla precarietà del sistema viario e ferroviario italiano, la riduzione dei pedaggi autostradali sulle tratte

interessate da importanti lavori di manutenzione che ne impediscano la normale fruizione, e le proposte di misure di **sostegno per le imprese** di autotrasporto presentate in accordo con altre associazioni di categoria, a tre anni da questa terribile tragedia chiediamo un impegno maggiore da parte delle Autorità per risolvere le criticità segnalate" ha dichiarato Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti e Vice Presidente Vicario di Eumove.

Occupazione nell'autotrasporto

Parliamo di carenza di conducenti e formazione dei giovani

Intervista al Dr. Paolo A. Starace, Presidente della Sezione Veicoli Industriali UNRAE, il quale approfondirà le questioni legate alla carenza degli autisti e alla formazioni dei giovani nel settore dell'autotrasporto.

Qual è la situazione e quali le soluzioni che vengono adottate oggi per fronteggiare la crisi degli addetti alla guida dei veicoli industriali?

Da tempo ormai viene denunciata la carenza grave di conducenti nel settore dell'autotrasporto di merci. I problemi legati all'evoluzione di questo specifico tipo di occupazione professionale sono rimasti latenti per anni per poi affiorare qualche anno fa, allorché la differenza del **costo del lavoro** tra conducenti dei paesi orientali e occidentali dell'Unione Europea aveva, tra l'altro, dato avvio alla pratica del distacco internazionale di autisti e innescato situazioni di dumping sociale.

Oggi la carenza di conducenti si sente in tutta Europa, e deriva sostanzialmente da tre elementi principali: la mancanza di ricambio generazionale infatti a coloro che lasciano la professione non subentrano giovani in quantità sufficiente; le condizioni di lavoro che spesso mettono a dura prova anche i più resilienti; retribuzioni

inadeguate o comunque insufficienti a compensare i **sacrifici**.

In mancanza di coordinamento, questa situazione di crisi viene valutata ed affrontata in modi diversi dai diversi Paesi e aziende di trasporto coinvolte. Si tratta in genere di soluzioni di emergenza, prese in base alla necessità immediata di garantire i rifornimenti indispensabili al funzionamento della macchina economica e sociale, ma destinate a dimostrare nel tempo la loro inadeguatezza a risolvere in modo strutturale il grave problema di un settore che tutti ormai, in particolare dopo il periodo di **pandemia**, riconoscono come strategico.

Inoltre, sono soluzioni che non garantiscono la capacità degli addetti di saper condurre in modo efficace ed efficiente veicoli ad alto contenuto tecnologico, i quali, con tutta probabilità, non sono stati formati, determinando un aggravio dei costi di trasporto.

Riteniamo che la crisi debba essere affrontata in modo organico e con prospettive serie di sviluppo soprattutto dando nuovo impulso all'informazione e alla **formazione di giovani** da indirizzare alla professione di conducenti di veicoli pesanti per il trasporto di merci. È innanzitutto indispensabile affrancare la professione dallo stereotipo del



“camionista” così come inteso e rappresentato nei decenni passati, rendendola più... sexy. Dobbiamo riaffermare che, complice uno **sviluppo tecnologico** senza pari, i veicoli industriali moderni sono, oggi e in prospettiva, i più ricchi di innovazione tra quanti percorrono le strade, sia per quanto riguarda la sostenibilità, non solo ambientale, che per quanto riguarda la sicurezza.

Come si può intervenire per ovviare alla carenza di formazione dei giovani da avviare alla professione di conducente di veicoli pesanti?

Nell'ambito della formazione scolastica, alcune iniziative sono già state avviate in vari Paesi e a diversi gradi di istruzione per quanto attiene alla logistica, ma poco o nulla si è organizzato nel comparto specifico della guida dei mezzi.

Resta la **formazione** come aggiornamento degli addetti già impiegati, che comunque le imprese di trasporto o i costruttori offrono ai loro conducenti.

Ma il problema vero consiste, soprattutto in Italia, nel portare a livello scolastico la formazione dei giovani, facendo loro conoscere realtà e potenzialità del “mestiere” e dotandoli degli strumenti



necessari a presentarsi sul mercato del lavoro con le carte in regola.

L'autotrasporto è uno dei settori oggi più dinamici in termini di **occasioni lavorative** e si presenta come un grande serbatoio di occupazione per giovani, che devono però avere conoscenze adeguate e profili nuovi.

Occorre quindi affrontare l'argomento anche con le istituzioni, a cominciare dai competenti dicasteri del Governo (Pubblica Istruzione, Lavoro, Trasporti) per creare **percorsi formativi ad hoc**, al termine dei quali sia previsto anche l'ottenimento dei titoli necessari alla guida. Al momento in Italia la scuola mantiene in genere una scarsa capacità di offrire buona preparazione tecnica, perciò il problema di una formazione specifica successiva al ciclo normale di studi si pone in termini

di incontro tra domanda e offerta. Di fronte alla disoccupazione che insiste pesantemente proprio sui giovani, è preciso dovere di tutti gli operatori del mondo dell'autotrasporto promuovere la conoscenza delle opportunità di lavoro e concorrere alla formazione di coloro che vogliono sfruttare quelle opportunità.

In questo senso, potrebbero essere le imprese stesse così come i costruttori a portare nelle **scuole** contenuti formativi aggiornati all'attuale realtà tecnologica dell'automotive, e il loro investimento formativo dovrebbe riguardare in misura prevalente proprio i giovani.

Ma il costo della formazione non può essere sostenuto dalla filiera. L'offerta formativa deve quindi partire dal basso ovvero dal sistema scolastico di base il quale, unitamente alle imprese inte-

ressate, crea le premesse per un sicuro **sbocco professionale**.

A questo proposito non possiamo non ricordare che oggi esiste anche una inaccettabile carenza di mezzi e di istruttori idonei a formare i giovani, che va colmata dotandoli delle conoscenze teoriche e pratiche per la guida di veicoli di ultima generazione. È quindi indispensabile ormai **"formare i formatori"**. Dal canto suo UNRAE ha già promosso un'iniziativa per la formazione dei giovani autisti insieme all'Albo degli Autotrasportatori che intende riproporre per scongiurare quanto accaduto in Inghilterra, che non più tardi di qualche settimana fa ha coinvolto l'esercito al fine di garantire le forniture di prima necessità proprio a causa della mancanza di autisti stranieri costretti al confino causa Brexit.

Attacco agli autisti: la denuncia di Agorà 2.0 MT

Importare schiavi non serve

In seguito alle pubblicazioni del Corriere della Sera e del Sole 24 Ore i quali, denunciando il problema della carenza di autisti dell'autotrasporto italiano portano ad esempio un'offerta di lavoro da 3 mila euro mensili cui non sembra ci sia stata risposta, l'associazione autonoma degli autisti Agorà 2.0 MT ha preso posizione in difesa dei lavoratori.

"È in atto un'offensiva contro i lavoratori dei trasporti a tutto spiano, Confindustria sta affilando le lame della comunicazione e dei loro giornali di proprietà. Prima Il Sole 24 Ore e ieri [11 agosto 2021 NdR] il Corriere della Sera, danno spazio a uno dei problemi che attanaglia il nostro settore: la **mancanza di autisti**.

Negli anni noi autisti ci siamo qualificati, aggiornati e messi al passo con i tempi. Tutto questo per noi ha avuto un costo, adesso i signori del trasporto vogliono importare lavoratori da nazioni extra UE, perché non hanno voglia di affrontare il vero motivo della mancanza di autisti.

Il primo problema quello che viene lamentato anche da molti imprenditori è legato ai **costi delle patenti**, ma



questo è solo una minima parte, perché con la globalizzazione del settore, i giorni lavorativi sono aumentati, gli autisti sono costretti a fare il riposo settimanale a bordo dei camion, senza far rientro anche per mesi.

Le **strutture di ricezione**: parcheggi e autogrill, non soddisfano le richieste, per questo spesso capita che gli autisti siano costretti a sostare in luoghi non idonei e sprovvisti di qualsiasi servizio. Ma la nota dolente, resta il salario, oramai fermo da anni, ma soprattutto non viene calcolato in base

all'esigenze di un mondo, come quello dell'autotrasporto, che negli ultimi anni ha subito enormi cambiamenti.

Noi di Agorà ci battiamo da sempre per evidenziare tutto quello che non funziona nel trasporto, ma soprattutto non accettiamo la narrazione che viene da certi ambienti, nel settore non serve **importare schiavi** da altre nazioni, ma bisogna rinnovare tutto il comparto, con regole nuove, nel rispetto della sicurezza del personale viaggiante e di chi condivide con noi la strada quotidianamente."

La questione della mancanza di autisti

Problema sentito in tutti i Paesi industrializzati

Il progressivo pensionamento degli autisti e la mancanza del ricambio generazionale inizia a farsi sentire sul settore. Se un'azienda rischia di tenere un mezzo parcheggiato sul piazzale per mesi, in caso di licenziamento improvviso di un **autista**, per la mancanza di personale formato disponibile, in alcuni Stati si stanno già verificando problemi di approvvigionamento.

È il caso, ad esempio, del Regno Unito, dove gli effetti negativi della Brexit, come i regolamenti più stringenti sull'immigrazione, hanno acuito il problema della carenza di autisti.

Dalla fine dell'estate hanno iniziato a verificarsi chiusure di distributori di **carburante** su tutto il territorio nazionale per mancanza di forniture.

In alcuni casi, si sono verificati ritardi anche nella consegna degli alimenti e delle forniture per i supermercati.

Il Governo è subito corso ai ripari, impiegando gli autisti dell'**esercito** per rifornire il Paese di carburante, ma la misura tampone non è sufficiente a porre un rimedio nel lungo periodo.

In seguito, la Sottosegretaria ai trasporti ha rivolto un appello ai camionisti in **pensione** ai quali è stata inviata una lettera chiedendo, su base volontaria, di tornare in servizio per il periodo necessario a risolvere l'emergenza.

Inoltre, il Governo ha riaperto le concessioni dei visti e ampliato i posti di lavoro disponibili per gli immigrati. Tuttavia, la misura non ha dato i risultati sperati, avendo ricevuto ben poca risposta dai lavoratori stranieri.

Si è quindi valutata e proposta una nuova soluzione, quella di mettere alla guida dei camion persone condannate ai **lavori socialmente utili**.

La narrazione sembra aver raggiunto ormai una dimensione tragicomica, eppure la Brexit ha soltanto accelerato un problema che prima o tardi si troveranno ad affrontare tutti gli Stati più industrializzati. Notizie sui numeri del settore e sulla mancanza di conducenti professionisti giungono da tutte le parti d'Europa e non solo.

Il Canada ha infatti denunciato la mancanza di circa 20 mila autisti. Tra le soluzioni proposte c'è quella di incentivare l'ingresso delle donne nel settore. Non mancano inviti all'**immigrazione** lavorativa in cambio del rilascio del visto.

Basta con il cliché negativo del camionista

Nasce l'Ethical Approach Transport

Il trasporto su gomma nel nostro Paese veicola ancora l'80% delle merci. I mezzi sono altamente tecnologici e richiedono formazione professionale ma nelle aziende e nella società persiste una sostanziale **sottovalutazione del lavoro** degli autisti. Sempre meno giovani scelgono questo lavoro, così mancano 17 mila operatori. È anche un problema di stipendi inadeguati.

La reputazione dell'autotrasportatore pare corrispondere ancora alle macchiette proposte nelle commedie da cinema e tv o peggio. C'è, però, chi si impegna a far sì che il **cliché negativo** del camionista diventi preistoria: ora l'autotrasportatore è un vero e proprio pilota, opera in divisa e segue un' appropriata formazione professionale.

L'innovazione si deve alla Autotrasporti Carpella, che insieme al partner Speedline Trasporti, ha sposato l'Ethical Approach Transport, strategia e marchio

da poco presentati. Un altro obiettivo del progetto è di rendere attrattivo il lavoro dell'autotrasportatore per i giovani italiani, perché in Italia mancano circa 17 mila autisti, se ne trovano prevalentemente stranieri e solo uomini.

"Per me era importante includere **presenze femminili** nel nostro credo contribuisca a promuovere una nuova reputazione di questi operatori. Noi vogliamo che i nostri autisti si trovino nelle condizioni di lavoro ottimali che li portino a comportarsi con la massima cura e responsabilità. Investiamo nella loro formazione, e nella nostra sede abbiamo dedicato un'ala all'accoglienza con ogni ristoro, in un ambiente rilassante, dove potersi riposare.

Mettiamo a disposizione pure un corso di **meditazione Mindfulness** specifico. Guidare mezzi pesanti per ore e ore è molto faticoso e queste persone dopo una giornata al volante, magari per oltre mille chilometri, hanno bisogno

di essere accolte con attenzione e rispetto" dichiara Emanuela Carpella, Presidente del CdA.

"Oggi l'autotrasportatore ha in mano **mezzi altamente tecnologici** e costosi che devono essere utilizzati in circostanze spesso difficili, pericolose e molto stressanti. Di fatto è sempre più un pilota. È quindi il momento di mettere al centro le persone che operano nel trasporto, non solo l'autista, ma pure chi dirige l'organizzazione giornaliera, investendo in formazione professionale e in immagine.

Vorrei che gli autisti avessero una divisa che parli di loro, un po' come quella dei piloti di aereo, con il logo Ethical Approach Transport. Vorrei che noi si venga **considerati tecnici** che effettuano un lavoro importante e che riescono a farlo in mezzo a mille ostacoli e spesso riescono a farlo bene" aggiunge il titolare di Speedline Trasporti, Giuseppe Lacorte.

Tappa conclusiva del Petronas Urania Roadshow

Dopo 50 giorni, il tour raggiunge Torino

Il camion Petronas era partito lo scorso agosto dal Regno Unito e in meno di due mesi ha percorso 11.500 km per un totale di 121 ore su strada, fermandosi in Portogallo, Spagna, Turchia, Romania e Polonia, prima di raggiungere la tappa conclusiva, a Torino, il 12 ottobre 2021. Nella cornice della "Lavanderia a Vapore" si è tenuto l'ultimo appuntamento per scoprire i nuovi lubrificanti in un tour su strada dedicato agli **Unstoppable Heroes**, gli eroi che durante le fasi più dure della pandemia non si sono mai fermati.

Nel corso del viaggio, il team Petronas ha incontrato più di 1000 clienti, officine, proprietari di flotte, associazioni, ma anche i camionisti, gli instancabili eroi dei nostri tempi che hanno garantito il funzionamento delle filiere di approvvigionamento durante l'emergenza sanitaria.

Nella giornata torinese, i visitatori hanno avuto la possibilità di conoscere i prodotti, ricevere supporto e informazioni utili per mantenere il motore del proprio mezzo più forte, più a lungo. Grazie agli interventi di Domenico Ciaglia, Managing Director, di James Mark, EMEA Marketing Director, di tecnici, ingegneri e camionisti, gli ospiti hanno potuto constatare l'**affidabilità dei prodotti** che hanno permesso al camion Petronas di percorrere l'intero tour europeo senza intoppi.

Alle sessioni di formazione, si sono alternati momenti di intrattenimento condotti da Filippo Tenti, capo spedizione, produttore e presentatore del programma televisivo Overland in onda su Rai 1. Da sempre appassionato dell'avventura spericolata in giro per il mondo, annovera tra le sue qualità

grande coraggio, forza d'animo e caparrietà, qualità indispensabili per affrontare le condizioni più difficili.

I partecipanti in loco e coloro che hanno seguito il tour in virtuale, iscrivendosi alla newsletter, hanno anche potuto contribuire alla crescita della foresta virtuale Petronas: con lo scopo di

neutralizzare l'impatto ambientale delle **emissioni di carbonio** prodotte dal Roadshow, Petronas ha avviato una collaborazione con Treadom, la prima piattaforma web al mondo che permette di piantare alberi a distanza. Una bella iniziativa che fa bene alla società e al pianeta.



Segui i viaggi di **Filippo Tenti** con Overland22, in onda su RAI 1 in seconda serata il 27, 28, 29 e 30 dicembre 2021. Scopri gli aggiornamenti del palinsesto su overland.org, [Facebook](#) e [Instagram](#).

Nella foto in alto Domenico Ciaglia, sotto James Mark e Filippo Tenti.

Record di visitatori per l'ottava edizione di GIS

Giornate Italiane del Sollevamento e trasporti eccezionali

Record di visitatori per il GIS, l'8ª edizione delle Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali. Oltre 12 mila gli ingressi registrati durante la tre giorni dedicata ai settori del sollevamento di materiali, lavoro in quota, **movimentazione** industriale e portuale e trasporti eccezionali. "All'8ª edizione delle Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali si è messo in mostra un comparto importante della realtà economica italiana", sottolinea Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions, società organizzatrice della fiera. "La **ripresa** c'è. Anche durante il periodo Covid, questo comparto ha lavorato a tutta forza, il Ponte San Giorgio di Genova lo dimostra chiaramente. Le aziende della logistica e dei trasporti pesanti sono aziende coraggiose e i player del sollevamento sono duri, tosti".

Lo sguardo di Mediapoint & Exhibitions è già rivolto al **futuro**, mantenendo sempre il centro fieristico piacentino e il Comune di Piacenza quali partner privilegiati: "La fiera ha funzionato bene, si è allargata ulteriormente rispetto



agli anni precedenti e alcuni espositori importanti ci hanno già chiesto di **aumentare lo spazio** nel 2023 e vedremo di accontentare le loro richieste", spiega Potestà, che aggiunge "La liaison con Piacenza Expo è forte". Possiamo raccontare il successo dell'edizione 2021 di GIS attraverso i numeri: nella sola giornata di venerdì i

visitatori sono stati pari al totale delle presenze avute nell'intera durata di GIS 2019.

Ben 67 associazioni di categoria hanno aderito alla manifestazione, 400 gli **espositori** presenti, italiani e stranieri, distribuiti su 41 mila metri quadri di esposizione fieristica ospitata all'interno di Piacenza Expo.



Stiamo lavorando per **partecipare a Transpotec Logitec 2022** per portare nuove proposte, convegni, momenti di formazione e personalità di spicco del mondo dei trasporti.

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



Mediterraneo e geopolitica al Port&ShippingTech Main Conference della Genoa Shipping Week

Mediterraneo e geopolitica protagonisti di *In The Med*, sessione d'apertura della XIII edizione di Port&ShippingTech, moderata da Paolo Quercia, Direttore di GeoTrade e introdotta dall'ammiraglio Nicola Carlone, comandante generale delle Capitanerie di Porto che ha sottolineato l'importanza del ruolo della Guardia Costiera nel **monitoraggio dei traffici** delle migliaia di navi che attraversano il Mediterraneo e dell'ambiente.

Per l'ammiraglio di squadra Giorgio Lazio, intervenuto in rappresentanza del capo di Stato maggiore della Marina Militare, lo sviluppo di aziende e traffici presuppone che ci sia **sicurezza**. "Le previsioni dicono che il Mediterraneo continuerà a essere centrale, la seconda area per crescita nei prossimi 5 anni dopo la Cina" afferma Alessandro Panaro, Capo Servizio Maritime Economy, SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno.

"Ma come sistema Italia abbiamo da sempre un problema di posizionamento, non solo a causa della pandemia, lo rivela tutta una serie di indicatori sulla qualità e l'efficienza."

L'Italia è un'**economia aperta**, in cui l'import-export incide per il 50% del PIL, in cui la concorrenza, la logistica delle forniture di materie prime, le scelte pubbliche strategiche e il controllo dei flussi sono nodi fondamentali. È quanto presentato da Enrico Pastori, Director di TRT-Trasporti e Territorio.



L'internazionalizzazione degli operatori ha provocato un deficit commerciale di 7 miliardi di euro all'anno, questo su tutte le tipologie di trasporto, con l'unica eccezione del Ro-Ro.

"Una buona logistica è il boost dell'economia dei Paesi" afferma Guido Nicolini, Presidente di Confetra "ma per fare una buona **logistica** occorre lo sviluppo di tutti gli attori: infrastrutture, dogane, efficienza amministrativa eccetera".

L'industria però deve fare la sua parte. "La pandemia ha evidenziato l'importanza della logistica, un settore che vale 5 trilioni di dollari e nel quale scontiamo un deficit storico". Lo ha detto Silvia Moretto, Presidente, Fedespediti descrivendo le sfide del sistema Paese. "I trend emergenti sono l'**innovazione organizzativa** e le nuove competenze, la sostenibilità

ambientale e la resilienza del sistema. È arrivato il momento di specializzarsi e di puntare al valore aggiunto, ripensando i nostri modelli di business". Mario Mattioli, Presidente di Confitarma ha richiamato l'attenzione sul ruolo dell'Italia e le carenze del PNRR: "le risorse sono molto indirizzate sul **green** e all'innovazione dei porti, ma poco sulle navi. È un aspetto fondamentale per una **transizione** efficace, per questo chiediamo che il Governo destini maggiori risorse al rinnovo delle flotte".

Per Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'opportunità di crescita del cluster non è limitata solo alla bandiera italiana. "Operatori che usano bandiere aderenti all'UE portano business e merceologia in Italia. Dobbiamo cercare un orientamento con il **valore aggiunto** portato dal cluster nel lavoro dei porti e dell'occupazione".

SCOTTO

TENDE & TELONI



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



RIPARABREZZA®
TRUCK

RIPARTI IN SICUREZZA

LA NOSTRA IDEA DI TRASPARENZA

SOSTITUZIONE E RIPARAZIONE CRISTALLI

RICALIBRATURA ADAS (ANCHE A DOMICILIO)

CHECK UP GRATUITO PRE-REVISIONE

TOTALE GESTIONE DEL SINISTRO

GARANZIA A VITA DEGLI INTERVENTI

SERVIZIO DI ASSISTENZA POST-INTERVENTO

SANIFICAZIONE AD OZONO



RIPARABREZZA®
TRUCK

RIPARTI IN SICUREZZA

in convenzione con Assotrasporti

- Numero verde **800 51 51 53**
- info@riparabrezza.com
- tel. e whatsapp **388 0962311**
- info@assotrasporti.eu
- tel. e whatsapp **348 88.27.231**

**SEI ASSICURATO?
L'INTERVENTO
È GRATUITO**



Riparabrezza, leader in Italia per la riparazione e sostituzione dei cristalli dei truck e veicoli commerciali, esegue il check up gratuito a domicilio anche il sabato mattina. Se il danno richiede la sostituzione del vetro, il nostro team può effettuare la sostituzione sia in un centro Riparabrezza che a domicilio.

Il servizio di assistenza Riparabrezza è in grado di assistervi in tutto il processo, dalla gestione della pratica assicurativa al servizio post-intervento.

Riparabrezza è presente su tutto il territorio nazionale, con oltre 200 Centri.

FERMO DEL MEZZO RIDOTTO A 60 MINUTI!

**RIPARABREZZA È L'UNICA AZIENDA IN GRADO DI ESEGUIRE
LA RICALIBRATURA DELLE TELECAMERE DI ASSISTENZA
ALLA GUIDA (ADAS) ANCHE A DOMICILIO!**

**PROMO
S O C I**



In caso di sostituzione vetro, in possesso di polizza cristalli, **i Soci di Assotrasporti** riceveranno il kit spazzole in omaggio. I Soci che non hanno stipulato la polizza cristalli avranno uno sconto dedicato nel caso di riparazione o sostituzione.

info@assotrasporti.eu · tel. e whatsapp 348 88.27.231

Camion da 18 metri sulle strade italiane

Permessa la circolazione grazie al Decreto Legge di settembre

Sabato 11 settembre è entrato in vigore il Decreto che permette la circolazione degli autoarticolati con lunghezza fino a 18 metri sulle strade italiane.

Il nuovo decreto legge del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 10 settembre 2021, aumenta la **lunghezza massima** consentita dei mezzi pesanti in circolazione fino a 18 metri.

A parità di peso ammesso di 44 tonnellate, la maggiore lunghezza permette di trasportare 4 pallet in più, contribuendo alla diminuzione dei mezzi in circolazione.

I sostenitori dell'iniziativa, chiamata Progetto Diciotto, accolgono la modifica con favore e parlano di **nuova era** nel trasporto nazionale di merci, con miglioramenti in termini di efficienza, sicurezza, riduzione dell'inquinamento e ottimizzazione dei carichi.

Sul versante opposto, tuttavia, si temono alcune conseguenze econo-



omiche negative per gli imprenditori, i quali potrebbero veder svalutati i mezzi attuali lunghi al massimo 16,50 metri. Con l'aumento dei **viaggi a vuoto** in conseguenza della pandemia da Covid-19, camion più capienti non garantiscono una maggiore efficienza del settore. Inoltre, si complica la situazione di uniformità con gli altri Paesi membri dell'UE.

Mentre si inizia già a parlare del

prossimo step, ovvero l'autorizzazione dei convogli da 25 metri come avvenuto in Spagna, bisogna considerare che il Parlamento deve **ratificare il testo** del decreto entro 60 giorni, durante i quali potrebbe apportare modifiche ed emendamenti a quanto predisposto dal MIMS.

Dobbiamo quindi attendere ancora due mesi per sapere quale sarà la versione definitiva della misura.

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



Il camion elettrico Volta Trucks: 2.500 ordini

Le nuove motorizzazioni nell'autotrasporto

Volta Trucks, innovativa società di produzione di veicoli completamente elettrici e nella fornitura di servizi, ha annunciato che si è positivamente conclusa la tornata di **finanziamenti** di Serie B, la quale garantisce un nuovo investimento pari a 37 milioni di dollari. Gli investitori dimostrano quindi di credere fino in fondo nel successo futuro della società e di avvallarne la strategia e il potenziale. Nell'ottica di perseguire l'obiettivo di un **futuro a zero emissioni** e la volontà di realizzarlo il prima possibile, Volta Trucks intende accelerare la sua espansione con lo sviluppo dei veicoli della Flotta Pilota che saranno valutati dai clienti a Londra e Parigi a metà 2022, prima di avviare la produzione su vasta scala entro fine 2022.

Guardando al futuro, ciò ageverà anche la strategia "Road-to-Zero Emissions" (in strada senza emissioni) della società che prevede lo sviluppo di quattro modelli **Volta Zero** e la loro vendita sui mercati europei e statunitensi con una previsione di oltre 27.000 veicoli venduti entro il 2025. I pre-ordini per Volta Zero sono lievitati fino a superare i 2.500 veicoli.

L'interesse per l'elettrico nel settore dell'autotrasporto viene confermato anche dagli ordini ricevuti da Volvo Trucks, con il record di 100 esemplari del Volvo GM Electric da parte di DFDS, la più grande azienda di spedizioni e logistica del Nord Europa.



L'accordo rappresenta il più grande ordine mai ricevuto finora per i veicoli elettrici Volvo e uno dei più grandi mai realizzati per i veicoli elettrici pesanti in tutto il mondo. Il primo Volvo FM Electric è stato consegnato a DFDS lo scorso agosto, la consegna dei restanti mezzi inizierà nell'ottobre 2022 e continueranno per tutto il 2023.

"Questa è una pietra miliare nel nostro impegno per il trasporto senza fossili e sono molto orgoglioso della partnership che abbiamo con DFDS. Insieme stiamo mostrando al mondo che il trasporto di **mezzi pesanti elettrificati** è una soluzione praticabile già oggi. Credo che questo incoraggerà molti più clienti a fare con fiducia il primo passo nel proprio

viaggio di elettrificazione", commenta Roger Alm, Presidente Volvo Trucks.

L'FM Electric può trasportare un peso di **44 tonnellate** (peso lordo combinato) e ha un'autonomia fino a 300 km. Con una sessione di ricarica durante il pranzo la distanza può essere estesa. I veicoli possono essere ricaricati sia tramite ricarica notturna in deposito (ogni camion è dotato di un caricabatterie AC) sia tramite ricarica ad alta potenza durante il percorso (ricarica DC).

In generale, la tendenza all'elettrificazione nel mercato degli autocarri pesanti sta accelerando. In Europa, quest'anno sono state immatricolate alcune centinaia di camion sopra le 16 tonnellate.

Infine, in Germania è stata aperta la fabbrica destinata all'assemblaggio dei veicoli pesanti **Nikola**, costruiti in collaborazione con **Iveco**. Il veicolo utilizza una cabina derivata dall'S-Way, con un frontale modificato. Capace di raggiungere un peso complessivo di 37 tonnellate, questo camion elettrico è destinato ai percorsi metropolitani e regionali, ma può anche essere impiegato per il lungo raggio. Prodotto in due configurazioni differenti, una destinata all'Europa e l'altra al nord America, autonomia, potenza e massa variano a seconda del mercato di destinazione.



Presentata la prima traduzione in italiano del CTU Code

Sicurezza della merce nel trasporto intermodale

È stata presentata il 4 ottobre 2021 in occasione della Genoa Shipping Week la prima guida in italiano sulla sicurezza della merce nell'unità di trasporto intermodale.

Si tratta di un prodotto unico e rappresenta la traduzione del CTU Code, in italiano UTI, **Unità di Trasporto Intermodale**, prodotto da tre agenzie delle Nazioni Unite: la IMO, l'agenzia per il trasporto marittimo, la ILO, l'agenzia per il lavoro, e UNECE, l'agenzia per la produzione economica in Europa.

Redatto nel 2014, il codice è nato con l'intento di raccogliere le regole per l'imballaggio delle merci affinché divenisse la base di partenza per la pubblicazione di codici nazionali da utilizzare anche da parte dei tribunali.

In Italia i container sono mossi su terra, mare e via aerea: la traduzione del manuale rappresenta un **punto di riferimento** per tutti i trasportatori coinvolti e per tutti gli operatori della logistica, che ora possono fare affidamento su uno strumento di facile

fruizione. In questo modo si cercano di diffondere **pratiche comuni di carico** e fissaggio in sicurezza della merce, per agevolare tutte le fasi del viaggio. Le merci all'interno delle casse mobili e dei container devono rispettare degli standard di sicurezza, sia per quanto riguarda il personale coinvolto, sia per la merce in sé.

Il codice influirà anche sulla gestione del rischio in materia assicurativa: le cause dei **danni alla merce** sono generalmente riconducibili a due grandi aree, i danni accidentali, come quelli atmosferici, e i danni da fattore umano. Nonostante le indicazioni del codice non siano obblighi di legge, in caso di contenzioso tra compratore e venditore possono influire sul giudizio finale, in quanto rappresentano uno standard qualitativo a livello mondiale.

I rischi e le conseguenze derivanti da un **imballaggio inadeguato** della merce possono portare a diversi danni, da quello economico, all'interruzione di una collaborazione commerciale,

fino a causare ritardi nella produzione industriale.

“Si stima che le **pratiche inadeguate** nell'intero processo di preparazione delle unità di trasporto intermodale, non solo nella distribuzione dei pesi e nel fissaggio del carico, ma anche nel flusso di lavoro, dalla classificazione e documentazione fino alla dichiarazione e all'effettivo trasferimento delle merci, costino al settore della logistica e dei trasporti oltre 6 miliardi di dollari americani all'anno.” L'UTI è quindi uno strumento utilissimo per **prevenire** il verificarsi di criticità e ridurre le perdite del settore.

Per scaricare la copia gratuita del Codice UTI [clicca qui](#) oppure inquadra il QR-code seguente.



Revisioni nelle officine private

Via libera anche per i mezzi senza motore

Arriva il via libera alla revisione dei mezzi pesanti nelle officine private: la novità è inclusa nel **Decreto Legge Infrastrutture** recante “Disposizioni urgenti in materia di investimento e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale” pubblicato nella Gazzetta Ufficiale nr. 217 il 10 settembre 2021.

Con questa manovra si introducono due importanti novità in materia di revisione: la prima, attesa da anni, è la possibilità di revisionare rimorchi e semirimorchi presso le **officine private**. Oltre a snellire il carico di lavoro per le Motorizzazioni locali, si allarga la platea dei soggetti aventi diritto di effettuare i controlli

richiesti, permettendo una più facile gestione della pratica da parte delle imprese di autotrasporto che potranno prenotare il controllo congiunto di motrici, rimorchi e semirimorchi. Unica eccezione per i veicoli che operano in regime di **ADR e ATP**, i quali potranno essere revisionati esclusivamente presso la Motorizzazione.

La seconda novità, invece, riguarda l'esame per gli ispettori privati di revisione: “il MIMS con apposito decreto individua il numero e la composizione delle Commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di **abilitazione degli ispettori** che svolgono gli accertamenti periodici dei

veicoli a motore e dei loro rimorchi”. Questo significa che, dopo tre anni di sospensione della **formazione**, finalmente riprenderanno gli esami per l'abilitazione a ispettore privato della revisione.



Novità per le targhe prova

Condizioni di utilizzo più agevoli

Nel Decreto Legge Infrastrutture pubblicato nella Gazzetta Ufficiale nr. 121 del 10 settembre 2010 si è posto rimedio alla questione sull'utilizzo delle **targhe prova**, sorta in seguito all'enunciazione della sentenza della Cassazione nr. 17665 del 25 agosto 2020 la quale stabiliva, in sintesi, che la targa prova si potesse utilizzare soltanto per la circolazione di un veicolo sprovvisto di carta di circolazione e di immatricolazione.

Definendola uno "strumento eccezionale" la Cassazione aveva creato un bel guaio in materia di **assicurazioni**, in quanto, in caso di incidente su un mezzo già immatricolato, ad esempio da parte del meccanico che sta testando il mezzo in seguito a una riparazione, la polizza tirata in causa fosse quella del veicolo e non della targa prova.

Grazie alle modifiche introdotte con



l'ultimo decreto, la circolazione in prova può essere utilizzata sia per i veicoli non immatricolati, sia per quelli già provvisti di **carta di circolazione** o del certificato di circolazione, per esigenze connesse alle prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni

o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Rimane l'obbligo in capo al titolare della targa prova di dotarsi di una copertura assicurativa che **tuteli il proprietario** del mezzo in caso di sinistro causato durante la circolazione.

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

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 FABRIZIO FERRETTI, TITOLARE DELL'ALBALONGA:
"SIAMO TORNATI A LIVELLI PRE-COVID, MA MANCANO GLI AUTISTI"**

Mi chiamo Fabrizio Ferretti e sono il titolare dell'Albalonga, azienda di trasporto in provincia di Roma. La mia è una piccola attività, siamo due autisti con un mezzo ciascuno. Ci occupiamo principalmente del trasporto di derrate alimentari per la grande distribuzione.

Superati i mesi più duri della pandemia, non senza difficoltà anche per chi, come noi, ha potuto continuare a lavorare, il volume di consegne attualmente è tornato a **livello pre-Covid**. Al momento stiamo lavorando bene, ma la presenza dell'emergenza sanitaria è ancora ben visibile, con tutte le norme di sicurezza da rispettare e DPI da indossare.

In vista dell'entrata in vigore dell'obbligo di presentazione del Green Pass dal 15 ottobre, ho attivato un consulente della sicurezza per capire come muovermi al meglio nella compilazione della documentazione richiesta. Verso le altre aziende, il nostro dovere principale è di mostrare il QR-Code della **Certificazione Verde** all'ingresso in azienda.

Lavoriamo principalmente con due spedizionieri, uno dei quali ha stabilito una politica aziendale green che prevede



l'impegno nella riduzione dell'inquinamento ambientale anche da parte dei suoi collaboratori. Per questo motivo, in questo periodo, sto valutando la **sostituzione del camion** Euro 3. Al momento non ho ancora deciso se acquistare un veicolo a diesel, oppure spingermi sulle motorizzazioni alternative. Stiamo valutando tutte le possibilità, anche ibrido, elettrico e LNG, in base alle agevolazioni e incentivi disponibili.

Cambiando argomento, una problematica che desidero segnalare, e con la quale ho da poco avuto a che fare, è la **manca di autisti** nel nostro settore. Tra costi delle patenti proibitivi, esami e corsi di formazione periodica, si vieta l'accesso al settore ai giovani che si affacciano sul mondo del lavoro. Il problema è reale e già presente in gran parte dei Paesi europei e, per il momento, non sono state proposte soluzioni concrete. In qualità di imprenditore sono anche disposto a finanziare la formazione di un giovane autista, a fronte di una garanzia di tutela delle parti riconosciuta dal **contratto di lavoro** e che,

attualmente, non è prevista. Sarebbe opportuno introdurre una nuova figura, una sorta di apprendistato per autisti, con misure commisurate alla casistica.

Oltre alle patenti di guida per i mezzi pesanti, gli autisti professionisti devono prendere la CQC, una qualificazione che nella realtà si è rivelata essere soltanto un onere. Nonostante l'intento di **tutelare gli autisti** che, per la natura del proprio lavoro possono incorrere più frequentemente in infrazioni, i punti vengono per lo più decurtati dalla patente di guida.

Infine, vorrei porre l'attenzione sulla **sicurezza** nel nostro lavoro: noi che guidiamo mezzi pesanti siamo posti, giustamente, sotto la lente d'ingrandimento, i controlli sono decisamente più severi rispetto ad altre categorie di utenti. Spesso motociclisti e automobilisti attuano comportamenti superficiali, ignari delle possibili conseguenze. Secondo me, tutti gli utenti della strada dovrebbe essere sensibilizzati e informati sulle conseguenze dei propri gesti alla guida, onde evitare di danneggiare loro stessi e chi gli sta intorno.

Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente?

Avete proposte al riguardo?

Vorreste raccontare la vostra esperienza?

Contattate Assotrasporti:

Tel e WhatsApp 348 8827231

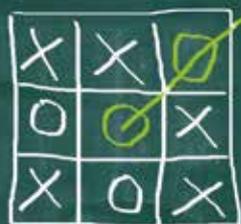
Email info@assotrasporti.eu

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



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

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCHIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



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



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

www.trasportonotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.org



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231



Restano dubbi sull'obbligo di Green Pass nell'autotrasporto

È necessaria maggiore trasparenza nella verifica del certificato

Pubblichiamo il comunicato stampa di Assotrasporti ed Eumove le quali, a due giorni dall'entrata in vigore dell'obbligo di **Green Pass**, hanno espresso i propri dubbi sull'applicazione della norma nel settore dell'autotrasporto.

"La priorità è garantire a tutti i lavoratori di svolgere la propria attività in sicurezza. L'obbligo di Green Pass è stato scelto dal Governo come ulteriore misura per affrontare l'emergenza sanitaria causata dalla pandemia di Covid-19: se il Governo intende procedere in questa direzione, è giusto e doveroso pretenderne l'esibizione da parte di tutti i lavoratori che operano sul territorio nazionale, italiani o stranieri che siano" dichiara Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti e Vice Presidente Vicario di Eumove.

"La tutela della salute deve essere garantita, ma il Governo deve anche proteggere le aziende italiane dagli **effetti collaterali** che la normativa può causare: se l'obbligo non venisse esteso anche ai lavoratori stranieri che operano in Italia, la competitività dei nostri imprenditori verrebbe lesa, favorendo il fenomeno del dumping sociale che da anni si sta tentando di combattere sia a livello nazionale, sia a livello europeo" aggiunge Fabrizio Civallero, Segretario Nazionale Assotrasporti.

Le criticità derivanti dall'imminente entrata in vigore dell'obbligo di Green Pass possono essere mitigate da una **regolamentazione più equa**: oltre al

rischio di perdita di competitività per i nostri autotrasportatori, si segnalano problematiche nel controllo della regolarità dei certificati da parte delle aziende e nella programmazione del lavoro per l'impossibilità di conoscere in anticipo la scadenza dei certificati dei propri dipendenti. Le verifiche anticipate non oltre le 48 ore non permettono di organizzare trasporti che necessitano più giorni di impegno per l'autista. Un'azienda deve sapere con anticipo se il proprio dipendente deve effettuare il tampone ogni due giorni, in modo da **programmare** il lavoro di conseguenza.

"In tutti i settori lavorativi ci sono persone che manifestano la propria contrarietà all'obbligo in vigore da venerdì 15 ottobre 2021. Gli autotrasportatori non fanno eccezione. Siamo però contrari alla narrazione del 'camionista no-vax' diffusa in seguito alla **protesta social** di alcuni esponenti che poche

settimane fa hanno minacciato il blocco autostradale, gettando discredito sull'intero comparto" aggiunge Sandiano.

"Al momento non sono disponibili dati sulle vaccinazioni suddivisi per tipologia di lavoro. È quindi difficile prevedere se e quanti camion rimarranno fermi sui piazzali a partire dal 15 ottobre 2021. Tuttavia, precisiamo che la carenza di autisti non è causata dal Covid-19, ma è la conseguenza di anni di noncuranza delle Autorità nei confronti del settore che hanno reso il lavoro sempre **meno attrattivo** e di più difficile accesso. L'obbligo di Green Pass potrebbe solo acuire un problema che necessita una riforma strutturale del comparto" conclude Civallero.

Da anni l'autotrasporto si trova ad affrontare numerose emergenze, prima su tutte la precarietà delle infrastrutture stradali, per la quale Assotrasporti ed Eumove si battono da tempo.

Iscrivetevi al gruppo Facebook e partecipate attivamente all'iniziativa "Salva Vite"



Dichiarare lo stato di emergenza per strade, autostrade, ferrovie, ponti e gallerie

Iscriviti al gruppo **FACEBOOK**

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



Nuovo processo di nomina per l'Albo dell'Autotrasporto

Accesso sempre più elitario

La discussione sull'entrata in vigore dell'obbligo di Green Pass ha oscurato completamente una misura molto controversa che ha modificato i requisiti per l'accesso al Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto da parte delle associazioni, tagliando fuori la maggior parte delle **associazioni di categoria**" dichiara Secondo Sandiano, Presidente Assotrasporti e Vice Presidente Vicario di Eumove.

Il procedimento di ricostituzione del Comitato Centrale, modificato con il Decreto Legge 121/2021 già pubblicato in Gazzetta Ufficiale lo scorso settembre, è stato quindi riavviato sulla base delle nuove regole: l'associazione che intenda rappresentare la categoria deve aderire a una Confederazione che abbia fatto parte dell'Assemblea generale del CNEL per almeno tre mandati negli ultimi cinque. Inoltre, la suddetta **confederazione** potrà indicare una sola associazione di categoria.

"Avevamo già sollevato i nostri dubbi sul procedimento di ricostituzione stabilito decreto nr. 31 del 30 marzo 2021 poiché **escludeva** una parte rilevante delle aziende e dei lavoratori dell'autotrasporto dalla possibilità di essere rappresentati e di usufruire dei benefici previsti per legge, creando di fatto una grave disparità di trattamento e di rappresentanza dei legittimi interessi, in evidente violazione dello spirito e degli articoli fondamentali della Costituzione. Con questa nuova modifica la situazione è peggiorata ulteriormente" aggiunge Fabrizio Civallero, Segretario Nazionale Assotrasporti.

In precedenza, la normativa di fatto escludeva tutte le **aziende** e i lavoratori del settore dell'autotrasporto che non aderiscono ad una confederazione presente nel consiglio del CNEL e firmataria di un solo specifico contratto. Gli esclusi risultavano già essere la maggioranza degli operatori del settore

che, pur non essendo rappresentati al CNEL, ente che era in dismissione, sono obbligati per legge a versare la quota annuale per l'**iscrizione all'Albo** dell'Autotrasporto e pagare regolarmente i contributi previdenziali e le imposte di competenza, senza poter usufruire dei conseguenti diritti e benefici. Ora la platea degli esclusi sarà ampliata ulteriormente, sostituendo di fatto la rappresentanza delle associazioni con le confederazioni.

"Nonostante l'entrata in vigore immediata del decreto, attendiamo **chiarimenti** da parte del Governo prima della ratifica da parte del Parlamento. La norma, imposta unilateralmente senza discussioni o confronti con la categoria, è incomprensibile, in quanto non si capisce quale fine si voglia perpetrare. Assotrasporti continuerà a seguire l'evolversi della situazione per difendere i diritti dei propri associati" conclude Sandiano.

Nuovo servizio di informazione Assotrasporti

L'iscrizione è gratuita tramite WhatsApp

A luglio 2021 è partito il nuovo servizio di informazione diretta di Assotrasporti, disponibile **gratuitamente** sulla piattaforma WhatsApp. Tramite l'impiego delle liste broadcast del social network, Assotrasporti fornisce ai propri associati e agli iscritti informazioni inerenti il settore dei trasporti, transiti, chiusure, scadenze e aggiornamenti relativi a proposte, iniziative e campagne portate avanti dall'associazione nazionale e dalle sedi locali.

Il servizio, totalmente gratuito, garantisce la **tutela del numero** di telefono iscritto, aziendale o personale che sia, secondo le modalità previste dal D. Lgs. 196/2003 e dal Regolamento UE 2016/679. Le liste broadcast, infatti,

si differenziano dai gruppi in quanto non generano fastidiose notifiche e i singoli partecipanti alla lista non possono in alcun modo visualizzare dati sensibili come nome, cognome e telefono degli altri aderenti. Allo stesso modo, le risposte inviate sono private e vengono ricevute esclusivamente da Assotrasporti.

Per aderire al servizio è necessario possedere un **account WhatsApp** e una connessione a internet, salvare il numero di Assotrasporti 3488827231 nella rubrica del proprio smartphone e inviare un messaggio indicando nome cognome, azienda e tipo di attività svolta. Entro pochi giorni riceverete un messaggio di **conferma dell'iscrizione** e, successivamente, i messaggi di

informazione gratuiti. Per iscriversi più numeri di **telefono**, ripetere la procedura d'iscrizione. Il salvataggio del numero Assotrasporti 3488827231 è requisito indispensabile per poter ricevere i messaggi, l'invio del messaggio all'associazione con i soli dati, infatti, non è sufficiente.



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.

SICUREZZA SUL LAVORO: LA NORMATIVA ADR

Uno dei principali provvedimenti dell'ADR è la formazione dei conducenti che viene svolta presso dei centri autorizzati dalla motorizzazione di competenza, con relativo esame presso la motorizzazione stessa.

Il Certificato di formazione professionale, chiamato CFP ADR, più comunemente "patentino ADR", ha una validità di anni cinque e si rinnova dopo aver seguito un corso e un esame, nel quale si discute dell'aggiornamento dell'edizione dell'ADR, dell'eventuale introduzione di cartelli o, più semplicemente, si ripassano gli argomenti già conosciuti e quotidianamente svolti.

Il CFP dispone di due **tipologie di trasporto**: il trasporto in cisterna e il trasporto in colli. Inoltre, ha due specialità: il trasporto della Classe uno, ossia quelle merci che hanno le proprietà esplosive, e la Classe sette, vale a dire le merci radioattive.

Della formazione di tutti coloro che operano nello stabilimento con mansioni diverse dal conducente di veicoli, invece, si deve occupare il consulente per la sicurezza delle merci pericolose nominato dall'impresa: il DGSA. Tali **corsi di formazione** hanno una scadenza annuale, ma sono previsti corsi di aggiornamento o modifiche

nella lavorazione. Il consulente deve anche formare tutto il personale nuovo che viene inserito e designato per quella mansione.

Sempre il DGSA deve redigere un registro con tutti i nominativi che hanno partecipato ai corsi, includendo gli argomenti trattati. Tale registro deve essere conservato per la durata di anni cinque. Non vi è l'obbligo di esame, tuttavia, visto che si parla di sicurezza, bisogna sempre sincerarsi che tutti abbiano capito cosa si deve fare e quali comportamenti evitare poiché **pericolosi**. Per formazione, infatti, si intende anche prevenire o limitare quelle situazioni che, in caso di incidente, possono danneggiare l'ambiente: in proposito, basti pensare cosa può fare un agente inquinante che, a seguito di incidente, si disperda in un ambiente acquatico.

Di recente, la normativa contenuta nella Legge n. 81 del 2008, riscrive il concetto di sicurezza sui luoghi di lavoro, citando sempre la parola "formazione". La stessa prevede che tutti coloro assunti in un'impresa, anche per lavori semplici o che devono operare con attrezzature particolari, quali carrelli elevatori o gru montate sugli autocarri e gru a ponte, devono essere formati. Sempre la norma predetta prevede

una formazione specifica anche per chi usa i DPI, ovvero i dispositivi di **protezione individuale**. Sono obbligatori i DPI di terza categoria, chiamati "salvavita", quali: maschere antigas o autorespiratori compressi, imbragature anti-caduta, equipaggiamenti e tute per lavorare in ambienti contaminati.

Di recente, sono state classificate "di terza categoria" anche tutte quelle lavorazioni cosiddette "lavori in spazi confinati", ad esempio per manutenzione o pulitura di cisterne: in quest'ultimo caso non basta sapere come indossare i DPI ma bisogna anche sapere come comportarsi in caso di problemi o incidenti.

Per finire, i **formatori** sono gli studi professionali, o anche liberi professionisti, iscritti alla Regione nella quale operano, in possesso di titoli di studio e di un curriculum per dimostrare le proprie conoscenze e le esperienze acquisite nel tempo. La Regione di competenza iscrive il formatore in un elenco on-line con un codice di riconoscimento.

A volte detti professionisti sembrano ripetitivi nel dare i consigli su come fare un lavoro o non farlo, su come indossare un particolare indumento o come gestire un'attrezzatura, ma non bisogna mai dimenticare che un **infortunio**, o la morte di un operatore, è sempre una situazione incalcolabile, sia a livello economico che a livello giuridico, ma soprattutto a livello umano.



Avv. PASQUALE DUI

LEGALE

Avvocato del Foro di Milano, con Studio che tratta, prevalentemente, diritto civile, diritto commerciale, contrattualistica aziendale, diritto societario, diritto del lavoro. Professore a contratto di diritto del lavoro e diritto sindacale nell'Università di Milano-Bicocca.

CCNL ASSOTRASPORTI – ARTICOLO 46 : INFORTUNIO DEL LAVORATORE O SOCIO – TRATTAMENTO NORMATIVO ED ECONOMICO

Per infortunio sul lavoro si intende ogni lesione originata, in occasione di lavoro, da causa violenta che determini la morte della persona o ne menomi parzialmente o totalmente la capacità lavorativa. Gli elementi integranti l'infortunio sul lavoro sono dunque:

- la lesione
- la causa violenta
- l'occasione di lavoro.

Il concetto di **"occasione di lavoro"** richiede che vi sia un nesso causale tra il lavoro e il verificarsi del rischio cui può conseguire l'infortunio. Il rischio considerato è quello specifico,

determinato dalla ragione stessa del lavoro.

È infortunio sul lavoro anche il così detto **"infortunio in itinere"**, cioè quello occorso al lavoratore nel tragitto compiuto per recarsi o tornare dal luogo di lavoro a casa. Sono considerati infortuni sul lavoro anche quelli dovuti alla colpa del lavoratore stesso.

In ottemperanza al Testo Unico sulla Sicurezza (d.lgs. 81/2008), il datore di lavoro è tenuto a far rispettare gli obblighi e le norme conseguenti, che sono ovviamente specifici per mansione, ambienti di lavoro, durata della prestazione e molti altri fattori.

A infortunio avvenuto, invece, il datore di lavoro è tenuto innanzitutto a prendersi cura della corretta **assistenza sanitaria** immediata del lavoratore, quindi chiamando il soccorso medico e gestendo il ricovero in una struttura sanitaria. In seguito, è tenuto a denunciare quanto prima il fatto all'Istituto Assicuratore (art. 53 del Testo Unico).

All'INAIL spetta la comunicazione digitale dei dati sulle denunce di infortuni mortali o con prognosi superiore ai trenta giorni. Esiste infatti un sistema informativo nazionale per la **prevenzione** nei luoghi di lavoro, il SINP, attraverso il quale effettuare questa segnalazione telematica.

Il socio e il lavoratore dipendente devono dare immediata notizia di qualsiasi infortunio, anche di lieve entità, al proprio datore di lavoro, quando il lavoratore dipendente abbia



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

SERVIZI PER IL TRASPORTO
E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

RC AUTO, NOVITÀ 2021

La polizza assicurativa dei tuoi veicoli sta per scadere?

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

I&P offre alle aziende associate:

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



Inizia a risparmiare con noi!

Contattaci per informazioni e preventivi:

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

trascurato di ottemperare all'obbligo suddetto e il datore di lavoro non essendo venuto altrimenti a conoscenza dell'accaduto non abbia potuto inoltrare la prescritta denuncia all'INAIL e all'autorità giudiziaria, resta esonerato da ogni e qualsiasi responsabilità.

In caso di infortunio sul lavoro e/o **malattia professionale**, il socio e il lavoratore dipendente non in prova hanno diritto alla conservazione del posto fino a quando dura l'inabilità temporanea che impedisca totalmente e di fatto al socio e al lavoratore dipendente medesimo di attendere al lavoro e comunque non oltre la data indicata nel certificato definitivo di abilitazione alla ripresa del lavoro.

L'assenza per infortunio sul lavoro è regolamentata dalle apposite norme cogenti (d.p.r. 1124/1965, TU infortuni sul lavoro e malattie professionali). Si considerano infortuni sul lavoro quelli indennizzabili dall'INAIL.

Il **contagio da Covid-19**, avvenuto sul posto di lavoro e in occasione dello svolgimento di attività lavorativa,



è stato equiparato all'infortunio sul lavoro dall'art. 42 del D.L. n. 18/2020, con la conseguenza che il lavoratore che abbia contratto la malattia in occasione di lavoro può beneficiare della copertura assicurativa INAIL. La norma prevede, ancora, che l'indennità per inabilità temporanea assoluta copra anche il periodo di quarantena o di permanenza domiciliare fiduciaria con la conseguente assenza del

dipendente dal luogo di lavoro. Ciò, è ovvio, laddove il contagio sia riconducibile all'attività lavorativa.

Ferme restando le norme di legge per quanto concerne il **trattamento di malattia**, infortunio o malattia professionale, l'impresa o la cooperativa corrisponderà al socio e al lavoratore dipendente quanto appresso:

- per il giorno dell'infortunio o dell'inizio della malattia professionale, il 100% della retribuzione percepita;
- per il 1°, 2°, 3° giorno successivi alla data dell'evento il 100% della retribuzione percepita;
- per i giorni successivi dal 4° giorno a fine infortunio una integrazione dell'indennità infortunistica INAIL al fine di garantire il 100% dello stipendio lordo che avrebbe percepito.

Agli **effetti retributivi**, per ogni periodo di infortunio il computo si inizia dal 1° giorno di assenza. L'integrazione non è dovuta se l'INAIL non riconosce per qualsiasi motivo l'indennità a suo carico. Durante il periodo di prova non è dovuta al socio e al lavoratore dipendente nessuna integrazione da parte dell'impresa o della cooperativa.



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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu

oppure chiamaci al **199.302013**



ADRIANA POZZO

AMMINISTRAZIONE

Classe 1966, esercita la professione di impiegata amministrativa da circa 35 anni, molti dei quali a stretto contatto con il settore dell'autotrasporto.

AUMENTO DEL COSTO DELLA REVISIONE E FOGLIO UNICO DI CIRCOLAZIONE

Se ne parla già da un po' di tempo, ma tra Covid-19, rinvii e proroghe, il temuto aumento del costo della revisione è arrivato: si parte dal 1° novembre 2021.

Per essere più precisi, più che di aumento del prezzo della pratica dovremmo parlare di adeguamento Istat in quanto, il costo della revisione, viene disposto a livello centrale e, solitamente, rimane bloccato per anni. La tariffa in vigore fino al termine di ottobre, 66,88 euro per le autovetture, infatti era stata stabilita nel lontano 2007.

L'**adeguamento** di +12,14 euro è stato disposto dal decreto interministeriale nr. 317 del 3 agosto 2021, il quale stabilisce anche la decorrenza a partire dal 1° novembre 2021. L'aumento è reso necessario per coprire i maggiori oneri cui sono sottoposti gli operatori legittimati al controllo.

In pratica, chi si recherà presso un centro revisioni autorizzato vedrà l'applicazione della nuova tariffa di 79,02 euro, così composta:

- 54,95 euro di costo della revisione
- 12,09 euro di Iva al 22%
- 10,20 euro di diritti Motorizzazione
- 1,78 euro di costo del bollettino postale.

L'aumento non si applica alle revisioni eseguite direttamente presso le sedi della Motorizzazione, per le quali rimane invariata la tariffa di 45,00 euro (+ 1,78 euro di diritti).

La novità 2021 riguarda l'introduzione di un **bonus**, valido nel primo triennio, quindi fino al 2023, a carico dello Stato: per un solo veicolo a persona e per una sola volta nel triennio, l'intestatario dell'auto potrà avvalersi dello "sconto" sulla tariffa, ovvero dell'ammontare dell'adeguamento.

Rimanendo in tema di pratiche auto, affrontiamo anche la questione del "**documento unico di circolazione**" in sostituzione del certificato di

proprietà rilasciato dall'ACI e del libretto di circolazione rilasciato dalla Motorizzazione, il quale diviene una sorta di carta d'identità del veicolo. Anche in questo caso, l'entrata in vigore del nuovo documento è stata posticipata per via della pandemia, fino ad entrare effettivamente in vigore dal 1° ottobre 2021.

La novità consiste principalmente nella **riunificazione** in un unico documento di tutti i dati tecnici dei veicoli e del proprietario, con conseguente snellimento delle pratiche burocratiche e risparmio da parte del proprietario.

Tuttavia, dopo alcuni giorni dall'entrata in vigore del nuovo documento, chiamato anche DU, si sono verificati alcuni problemi soprattutto per quanto riguarda le pratiche relative ai **mezzi pesanti**. Non è la prima volta che la pubblica amministrazione si trova ad affrontare questioni tecniche legate ai sistemi informatici utilizzati dai vari Enti che, come in questo caso, non riescono a dialogare tra loro scambiandosi le informazioni necessarie per l'emissione del DU. Alcune agenzie di pratiche auto si sono quindi viste negare la possibilità di ottenere il documento unico di circolazione, con il conseguente **rallentamento** delle pratiche e l'impossibilità per gli acquirenti di ritirare i mezzi appena acquistati presso il concessionario, poiché sprovvisti di targhe. Ci sono state **segnalazioni di ritardi** superiori alla settimana sia per l'acquisizione di mezzi nuovi, sia per la compravendita dell'usato, la demolizione e la radiazione.

In realtà, il decreto attuativo aveva già previsto che al 1° ottobre 2021 ci fossero delle operazioni non ancora gestibili con le nuove procedure telematiche: in questo caso è stata decisa la temporanea emissione della "carta di circolazione propedeutica" richiedibile recandosi fisicamente presso la

Motorizzazione Civile locale, con conseguente perdita di tempo e aumento di costi per chi gestisce le pratiche. Tuttavia, il rilascio della **carta propedeutica** risulta essere una soluzione poco efficiente, poiché il documento non è valido per la circolazione, quindi non consente di ritirare i mezzi dal concessionario.

Secondo quanto stabilito, il DU dovrebbe essere disponibile il giorno successivo all'**emissione** della carta propedeutica, previo versamento dei diritti al PRA, richiesta all'Albo degli autotrasportatori il nulla osta per targare i veicoli e convalidazione della pratica. Tuttavia, attualmente per l'iscrizione al PRA è necessario presentare un atto autenticato, anche da parte di un'agenzia di pratiche auto abilitata, completo di tutti i dati presenti nella carta di circolazione, targa inclusa, pertanto risulta difficile, se la procedura non viene modificata, procedere al versamento dei diritti PRA nel giorno successivo.

Insomma, per chi si imbatte in queste **complicazioni**, il DU sta di fatto aumentando le pratiche burocratiche e i costi all'utenza, al posto di ridurli e semplificare le procedure.



Focus: qui Emilia-Romagna



Il nuovo piano organizzativo logistico Lavoratori al centro

Nell'incontro tenutosi il 27 agosto 2021 del Tavolo di Salvaguardia della Città Metropolitana di Bologna, Logista ha presentato le integrazioni al piano di riorganizzazione dell'Emilia Romagna e dell'area di Bologna con dettagliate iniziative volte alla mitigazione dei connessi impatti occupazionali.

Al termine dell'incontro, il vicepresidente di Logista, Federico Rella, ha dichiarato: "in queste settimane abbiamo portato avanti un dialogo costruttivo e concreto con i sindacati, volto a tutelare i lavoratori e intraprendere un **percorso positivo** con l'obiettivo di creare un contesto favorevole alla ricollocazione dei lavoratori. Siamo convinti

che l'impegno di Logista in questo contesto sia un esempio della volontà delle aziende di tenere in forte considerazione gli interessi dei **lavoratori**. Confidiamo nella collaborazione di tutte le parti in campo per raggiungere positivi risultati a vantaggio di tutti".

Già nel mese di agosto Logista ha attivato tutti i canali per mitigare l'impatto dell'intervento sul sito di Bologna, con l'integrazione salariale ai 67 dipendenti per i quali la società Logistic Time ha richiesto l'attivazione degli ammortizzatori sociali, assicurando il raggiungimento del 100% della retribuzione e comprendendo eccezionalmente nell'integrazione anche permessi e ferie non ancora

maturati. Nell'incontro Logista ha proposto un piano d'azione fondato su tre direttrici finalizzate alla continuità dell'impiego presso altre strutture e l'eventuale supporto allo sviluppo di nuove competenze per tutti i lavoratori diretti e indiretti. In particolare, per la promozione della **ricollocazione**, Logista ha definito un accordo con Open Jobs primaria società specializzata volta a ricercare proattivamente e promuovere opportunità di ricollocazione sul territorio bolognese.

Tramite la stessa società è stato proposto un primo piano di corsi di **formazione** teorico-pratici che potranno essere integrati sulla base

delle esigenze formative suggerite dalle parti sindacali, con la finalità di ampliare le competenze tecniche dei lavoratori e facilitare ulteriormente la ricollocazione.

Al tavolo, oltre alla disponibilità dell'Interporto a facilitare il reimpiego presso altre aziende dell'area si è aggiunta anche quella di Confindustria Bologna.

Logista ha inoltre ribadito la possibilità di supportare Logistic Time con la messa a disposizione di **incentivi** all'esodo per chi preferisse aderire a questa soluzione.

L'accordo è stato firmato l'8 ottobre 2021, portando a "una soluzione condivisa e ad una conclusione positiva della vertenza sul deposito di Bologna, sia per i 15 lavoratori diretti di Logista Italia, sia per i 67 addetti di Logistic Time, società terza che ha in appalto l'attività di movimentazione del deposito" ha commentato Federico Rella, Vicepresidente di Logista.

I punti fondamentali dell'accordo prevedono il posticipo della **chiusura** dell'unità produttiva al 31 dicembre 2021 e la conseguente estensione degli ammortizzatori sociali sino alla stessa data. Infine, per la maggior parte dei lavoratori sono già state offerte nuove opportunità d'impiego sul territorio bolognese, di cui buona parte a tempo indeterminato.



Focus: qui Sicilia



Giovani 4.0: il progetto siciliano Formazione di nuovi autisti

Si chiama Progetto Giovani 4.0 il bando promosso dall'assessorato all'istruzione e formazione professionale della Regione Sicilia che intende promuovere la **formazione** di giovani autisti da inserire nel mondo dell'autotrasporto. La Regione mette a disposizione dei voucher per il finanziamento del conseguimento delle patenti di guida professionale anche

per il trasporto merci su strada.

Il progetto dispone di circa 4 milioni di risorse provenienti dal Fondo sociale europeo siciliano, di cui circa un milione sono destinati al conseguimento di licenze, **patenti** e brevetti. Per l'edizione 2021 è stata introdotta una novità: i vincitori del bando non dovranno anticipare le spese per i corsi di formazione, poiché il valore del

voucher sarà corrisposto direttamente agli enti gestori delle attività formative.

L'obiettivo del Progetto Giovani 4.0 è di accrescere le competenze dei **giovani siciliani** nel campo dell'alta formazione post laurea, nell'apprendimento linguistico e nel conseguimento di patenti e licenze che ne favoriranno un più rapido ingresso nel mondo del lavoro.

Possono farne richiesta i giovani di età compresa tra **i 18 e i 36** anni non compiuti, laureati, lavoratori autonomi, liberi professionisti titolari di partita IVA, occupati e disoccupati.

Le domande devono essere inoltrate tra il 1° ottobre e il 29 novembre 2021 tramite il portale online della regione accessibile all'indirizzo sicilia-fse.it.

La misura messa in campo dalla Regione Sicilia potrebbe

creare buone opportunità per i giovani autotrasportatori anche grazie agli sgravi fiscali previsti per chi assume giovani autisti fino a 36 anni con contratti di lavoro stabili.

Secondo quanto stabilito nella legge di Bilancio 2021, i datori di lavoro possono avvalersi di uno **sgravio** contributivo fino all'esonero totale dei contributi a carico, per un totale massimo di 6 mila euro l'anno, suddivisi per un massimo di 500 euro mensili.

Lo sgravio è concesso per 48 mesi per le aziende situate nel sud Italia e potranno beneficiarne gli imprenditori che hanno assunto o assumeranno giovani a partire dal 1° gennaio 2021 e fino a dicembre 2022 con contratti a tempo indeterminato o che trasformano un tempo determinato in indeterminato.



Croissant
Surgelati Già Cotti

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

Orsobianco
DOLCIARIA

BRC FOOD
IFS

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

Focus: qui Piemonte



Move-In, il Monitoraggio dei Veicoli Inquinanti Come circolare con i mezzi datati

In Piemonte è attivo il divieto di circolazione per i veicoli inquinanti, il quale differisce per fasce orarie e durata nell'arco dell'anno a seconda della tipologia di direttiva europea di appartenenza.

Le **limitazioni** interessano 76 comuni piemontesi, i più popolosi con almeno 10 mila abitanti e sono state uniformate come segue: divieto di circolazione per **tutto l'anno**, 24 ore su 24, festivi compresi, dei veicoli adibiti al trasporto di persone (categoria M1, M2, M3) e dei veicoli adibiti al trasporto merci (categoria N1, N2, N3) con omologazione inferiore o uguale all'Euro 2 per i veicoli alimentati a benzina e diesel, e con omologazione inferiore o uguale a Euro 1 per i veicoli alimentati a GPL e metano; divieto di circolazione **stagionale**, dal 15 settembre al 15 aprile di ogni anno dalle ore 8.00 alle 19.00 nei giorni feriali, dal lunedì al venerdì, per i veicoli diesel adibiti al trasporto di persone (categoria M1, M2, M3) e dei veicoli adibiti al trasporto merci (categoria N1, N2, N3)

con omologazione uguale a Euro 3 ed Euro 4, cui si aggiunge il divieto di circolazione veicolare 24 ore su 24 tutti i giorni della settimana, festivi compresi, per tutti i ciclomotori e motocicli adibiti al trasporto di persone o merci (categoria L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7) con omologazione inferiore o uguale a Euro 1.

Inoltre, per tutti i veicoli di qualsiasi categoria e motorizzazione, è sempre attivo il divieto di sosta con il **motore acceso**.

Le limitazioni di cui sopra entrano in vigore con un anno di ritardo per via della pandemia e fanno parte del piano di riduzione delle emissioni inquinanti nella pianura Padana.

Tuttavia, la Regione Piemonte ha attivato il **sistema Move-In** per permettere ai possessori dei veicoli soggetti a limitazioni di poter continuare a utilizzare i propri mezzi in modo responsabile, in **deroga** alle limitazioni. Tramite l'installazione di una scatola nera con controllo satellitare, al costo di 50 euro per il primo anno

di adesione, e di 20 euro per ogni anno successivo, è possibile circolare tutto l'anno rispettando la **soglia chilometrica** stabilita per ciascuna direttiva europea: ad esempio, a un veicolo adibito al trasporto di merci Euro 0, benzina o diesel che sia, corrisponde una soglia chilometrica annuale di 2.000 km (vedere tabella sotto). Partendo dal limite stabilito, il sistema scala i chilometri percorsi in tutte le tratte stradali (comprese autostrade, tangenziali e strade di interesse regionale) dei comuni aderenti nella sola regione Piemonte, a meno che non si aderisca al servizio anche in altre regioni (come in Lombardia).

Guidando in modo **responsabile**, a una velocità compresa tra i 70 e i 110 km/h in autostrada e con accelerazioni inferiori a 2m/s² sulle strade urbane,

per ogni km percorso si guadagna rispettivamente 0,2 km e 0,1 km.

Tuttavia, in caso di attivazione delle **limitazioni momentanee** stabilite per il superamento dei livelli di inquinamento, anche i veicoli dotati di Move-In dovranno fermarsi come segue: il livello arancione prevede il blocco di tutti i veicoli diesel Euro 3 e 4 adibiti al trasporto di persone e merci, anche il sabato e nei giorni festivi dalle ore 8.00 alle ore 19.00, e dei veicoli diesel Euro 5 adibiti al trasporto di persone dalle ore 8.00 alle 19.00 di tutti i giorni, festivi compresi; mentre con il **livello rosso** si dovranno fermare anche i veicoli adibiti al trasporto merci con motori diesel Euro 5, dalle 8.00 alle 19.00 di tutti i giorni, sabato e festivi compresi.

Veicolo	Soglia max km/anno
N1 ≤ 3.5 t benzina/diesel Euro 0 e 1, GPL/metano Euro 0 e 1	2.000
N1 ≤ 3.5 t benzina/diesel Euro 2	3.000
N1 ≤ 3.5 t diesel Euro 3	6.000
N1 ≤ 3.5 t diesel Euro 4	9.000
N2 e 3 > 3.5 t benzina Euro 0 e diesel Euro 0 e 1	2.000
N2 e 3 > 3.5 t diesel Euro 2	3.000
N2 e 3 > 3.5 t diesel Euro 3	8.000
N2 e 3 > 3.5 t diesel Euro 4	12.000

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!

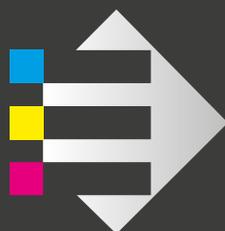
Sriveteci o chiamateci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

LA TIPOGRAFIA DELLE AZIENDE E DEI PROFESSIONISTI



creo, stampo, distribuisco



TIPOLITOEUROPA

Grafica • Stampa • Editoria • Packaging



CONSEGNE A **DOMICILIO**
IN TUTTA ITALIA

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



SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



ASSICURAZIONI

**TESSERE
CARBURANTE**



LUBRIFICANTI

**LOCALIZZATORI
SATELLITARI**



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

Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64

Email: info@imprenditorieprofessionisti.it