

Anno XXIII - Numero 1/2021

Ripartenza: lavori in corso

In primo piano



Patenti e certificati: nuova proroga dall'Europa

pagina 4



Conosciamo Enrico Giovannini: il nuovo Ministro alle Infrastrutture e Trasporti

pagina 14



Brexit, facciamo il punto: criticità per l'autotrasporto europeo

pagina 18



Transpotec Logitec 2021, una piattaforma per trasporto e logistica

pagina 22



Revisioni in officine private, il MIT lavora alla normativa tecnica

pagina 27



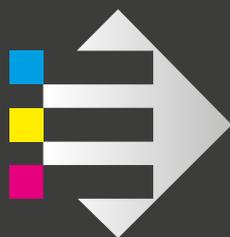
Notizie dal territorio, focus su: Lombardia, Sardegna e Toscana

pagina 36

LA TIPOGRAFIA DELLE AZIENDE E DEI PROFESSIONISTI



creo, stampo, distribuisco



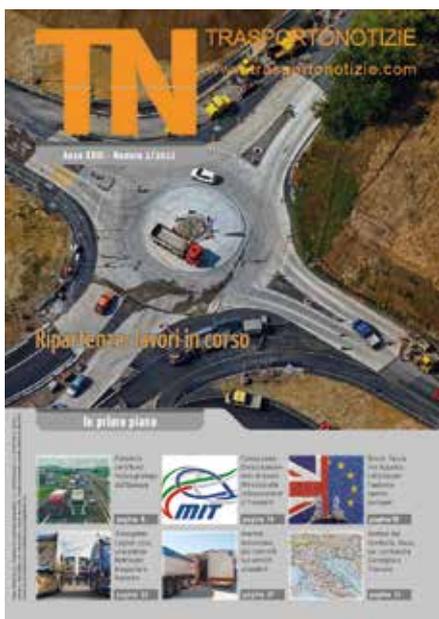
TIPO LITO EUROPA

Grafica • Stampa • Editoria • Packaging



CONSEGNE A **DOMICILIO**
IN TUTTA ITALIA

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



TN 1/2021 • 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

Paolo Borchia, Pasquale Dui, Davide Calvi, Pietro Fiocchi, Emanuele Scagliusi, Davide Spitale, Lorenzo Pittaluga e Adriana Pozzo.

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 - Transportnotizie
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**
- 21. **EVENTI**
- 26. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 28. **LA TUA VOCE**
- 32. **CONSULENTI**
 - 32. **Legale**
 - 33. **Legale**
 - 34. **Legale**
- 36. **DAL TERRITORIO**
 - 36. **Qui Lombardia**
 - 37. **Qui Sardegna**
 - 38. **Qui Toscana**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



UN INIZIO IN SALITA

Il 2021 è partito in salita per il nostro Paese. Dopo un anno di emergenza nazionale, dichiarata ufficialmente il 31 gennaio 2020 e iniziata il 21 febbraio con la scoperta del primo paziente positivo al Covid-19 a Codogno (LO), questi primi due mesi del nuovo anno sono stati travolti dalla crisi di Governo che ha portato alla proclamazione di Mario Draghi a Presidente del Consiglio. Nella nuova amministrazione, alle Infrastrutture e Trasporti è stato designato il Professore Enrico Giovannini, un tecnico dedito allo sviluppo sostenibile, che ha già maturato diverse esperienze sia in esecutivi precedenti, sia come membro di prestigiosi enti e organizzazioni nostrane e internazionali. Vi proponiamo il nostro

approfondimento a pagina 14. Adesso non rimane tempo da perdere, l'autotrasporto ha bisogno di ripartire e di sanare tutte le criticità che si sono accumulate negli anni. I fondi che arriveranno dall'Europa in aiuto alla crisi generata dalla pandemia devono essere impiegati a 360° nelle attività del nostro Paese, e in particolare per lo sviluppo delle infrastrutture e per la mobilità. L'autotrasporto, lo abbiamo visto durante il lockdown, è un settore fondamentale per lo sviluppo di un'economia. Un'adeguata rete di comunicazione è alla base della ripartenza, per permettere che le nostre merci possano raggiungere i destinatari in tempi rapidi, viaggiando in sicurezza e nel rispetto dell'ambiente.

Patenti e certificati

Confermata la proroga dall'Europa

Nel mese di gennaio la Commissione Europea ha proposto la proroga di altri 7 mesi per la scadenza di patenti di guida, carte di qualificazione del conducente, revisioni e ispezione dei tachigrafi.

In conseguenza dell'applicazione delle norme di distanziamento sociale, dell'importanza fondamentale del **trasporto merci** e per far fronte alle necessità delle imprese di autotrasporto che, senza la possibilità di rinnovare i documenti obbligatori per svolgere la propria attività si vedrebbero costrette a fermarsi, la Commissione Europea ha proposto la **proroga** di ulteriori sette mesi di CQC, patenti di guida, ispezione dei tachigrafi, revisioni, licenze comunitarie e attestati dei conducenti. Onde evitare che ciascuno Stato membro decida regole interne differenti, mettendo in seria difficoltà gli autotrasportatori che operano sul **mercato internazionale**, la proposta dell'UE trova parere positivo anche da parte dell'UETR, che lo scorso marzo aveva avanzato la richiesta di uniformare le proroghe a livello europeo.



Con una misura d'urgenza, il Parlamento Europeo ha confermato la proroga, stabilendo 10 mesi di ulteriore validità. Nello specifico, **CQC e codice 95** in scadenza tra il 1° settembre 2020 e il 30 giugno 2021 sono prorogati di 10 mesi, con conseguente estensione della validità della formazione obbligatoria. Le **patenti di guida** in scadenza tra il 1° settembre 2020 e il 30 giugno 2021 sono prorogate di 10 mesi dalla data di scadenza effettiva.

Per quanto riguarda i **tachigrafi** soggetti a ispezione tra il 1° settembre 2020 e il 30 giugno 2021 ottengono ulteriori 10 mesi per la verifica.

Le **revisioni dei mezzi** in scadenza tra il 1° settembre 2020 e il 30 giugno 2021 sono prorogate di 10 mesi.

Infine, le licenze comunitarie e attestati di conducenti cui la validità scadeva tra il 1° settembre 2020 e il 30 giugno 2021, sono prorogati di ulteriori di 10 mesi.

Permessi di guida

Nuove modalità di rilascio in vigore dal 1° febbraio 2021

Con la [circolare nr. 2257](#) del 22 gennaio 2021, la direzione Generale per la Motorizzazione ha modificato le modalità di inserimento, modifica e stampa del **permesso di guida provvisorio** che viene rilasciato dalle Commissioni Mediche Locali, CML.

La modifica segue la precedente, di luglio 2020, che introduceva il rilascio del documento con **procedure telematiche** per ridurre il rischio di assembramento presso gli uffici e rispettare le norme anti-contagio per la pandemia da Coronavirus. In questo caso, i titolari

di patente potevano chiedere alla motorizzazione civile il rilascio di un **permesso temporaneo** con validità fino al termine delle procedure di rinnovo, ovvero il superamento della visita medica.

La modifica introdotta a partire dal 1° febbraio 2021 garantisce la possibilità di emettere il permesso temporaneo tanto alle CML quanto agli uffici delle stesse abilitati a farlo.

Ricordiamo che il documento provvisorio può essere **rilasciato una sola volta** e che la patente deve essere in corso di validità.



Formazione per l'autotrasporto

Stanziati 5 milioni di euro per il 2021

Pubblicato in Gazzetta il Decreto che stanziava 5 milioni di euro per la formazione dell'autotrasporto: domande **dal 15 febbraio 2021**.

Vi avevamo già parlato in precedenza della misura disposta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in favore delle aziende di autotrasporto, che stanziava **5 milioni di euro** per le attività di formazione professionale dei lavoratori del settore.

L'incentivo viene concesso alle aziende di trasporto merci in conto terzi per i lavoratori inquadrati nel contratto collettivo nazionale di logistica, trasporto e spedizione.

Gli incentivi possono essere utilizzati per **corsi di formazione e aggiornamento** professionale col fine di acquisire competenze relative alla gestione dell'impresa, alle

nuove tecnologie, allo sviluppo della competitività e della sicurezza stradale e sul lavoro. Pertanto, sono esclusi i corsi di accesso alla professione, quindi per l'ottenimento o il rinnovo di patenti e altri titoli richiesti.

Considerato l'attuale stato di emergenza sanitaria, i corsi potranno essere svolti anche **in modalità a distanza** e dovranno essere svolti a partire dal 19 aprile 2021 con giorno di conclusione entro il 6 agosto 2021. La rendicontazione dei costi sostenuti dovrà essere presentata in via telematica entro 45 giorni dalla conclusione del progetto.

Le domande di accesso al contributo devono essere presentate tramite PEC all'indirizzo ram.formazione2021@pec.it dal 15 febbraio al 19 marzo 2021.

Il contributo massimo varia secondo la tipologia di **attività formativa** e la dimensione dell'azienda:

- 15.000 euro per le microimprese con meno di 10 occupati;
 - 50.000 euro per le piccole imprese con meno di 50 unità;
 - 130.000 euro per le medie imprese con meno di 250 unità;
 - 200.000 euro per le grandi imprese con numero pari o superiore a 250 unità
- Per i raggruppamenti di imprese il limite è fissato a 800.000 euro.

Maggiori informazioni sono disponibili sul sito RAM Spa.

Autoscuole: prolungato l'uso delle aule esterne

Prolungata fino al 30 aprile 2021 la possibilità per le autoscuole di **utilizzare sedi esterne** per lo svolgimento dei corsi per il conseguimento della CQC, della formazione periodica e del patentino ADR per l'autotrasporto.

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

- soltanto le **autoscuole** e i centri d'istruzione autorizzati possono svolgere i corsi nell'aula esterna;
- il locale designato deve essere preventivamente autorizzato dalla **provincia competente** e deve trovarsi all'interno del comune in cui hanno sede le autoscuole e i centri d'istruzione autorizzati;
- il numero massimo di partecipanti al singolo corso non può essere superiore al numero di allievi che normalmente vengono ospitati nella sede dell'autoscuola o centro d'istruzione, anche quando l'aula esterna è di dimensioni superiori;
- durante le lezioni deve essere rispettata la normativa anti-contagio.





Croissant
Surgelati Già Cotti

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




BIF FOOD **IFS**

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



Svizzera: novità sulla TTPCP

Aumenta la tassa sul traffico pesante

Dal 1° luglio 2021, in Svizzera aumenterà la tassa federale sul traffico pesante.

Avrebbe dovuto entrare in vigore il 1° gennaio del 2021 ma, a causa del prolungarsi dell'emergenza sanitaria per il Coronavirus, l'aumento della TTPCP, ovvero la **tassa federale sul traffico pesante** di trasporto merci, è stato posticipato al 1° luglio 2021.

L'imposta va a gravare su tutte le imprese di autotrasporto internazionale che svolgono la propria attività sul territorio della confederazione Svizzera, e in Liechtenstein, e varia a seconda dei chilometri percorsi e dei mezzi impiegati.

In linea con quanto sta accadendo già da tempo nei Paesi dell'Unione Europea, la Svizzera ha deciso di escludere i veicoli con **motorizzazione Euro IV e V** dalla tariffa agevolata, favorendo quindi i mezzi meno inquinanti.

Le entrate ricavate dall'aumento dell'imposta per queste categorie di veicoli sarà quindi impiegato nello sviluppo di **opere infrastrutturali ferroviarie**, favorendo anche il trasporto intermodale e, allo stesso tempo, la diminuzione dell'inquinamento ambientale.

La tassa viene calcolata in base a tre criteri: chilometri percorsi nei territori elvetici, emissioni del mezzo

e peso totale autorizzato del veicolo. Attualmente, esistono **tre fasce di contribuzione**, suddivise in base alla motorizzazione del veicolo: in fascia 1 rientrano i mezzi Euro 0, I, II, e III, nella seconda fascia rientrano i veicoli Euro IV e V (EEV), mentre l'ultima fascia è riservata per i veicoli Euro VI.

Non è ancora stato reso noto il **valore dell'aumento**, ma è previsto che i veicoli Euro IV e V vengano esclusi dalla tariffa agevolata della fascia 2.

Verranno quindi soggetti al pagamento dell'aliquota corrispondente alla fascia 1. Di conseguenza, la TTPCP dovrebbe essere ridotta a due sole fasce di applicazione.

Pedaggi autostradali

Nessun aumento sul 98% della rete

Il 1° gennaio di ogni anno entrano in vigore gli aumenti tariffari sulla **rete autostradale italiana**, che vanno a coprire costi di costruzione di nuovi tratti, inflazione e remunera-

zione degli investimenti. Grazie alla norma introdotta nel decreto Milleproroghe però, anche per quest'anno è stato possibile sospendere l'adeguamento delle tariffe sul 98% della

rete autostradale, ovvero nei confronti delle società per le quali è in corso l'aggiornamento/revisione del rapporto concessorio.

Il restante 2% è rappresentato da Autovia Padana e Bre.Be.Mi., società per le quali è stato riconosciuto un **incremento del prezzo** del biglietto rispettivamente del 3,20% e del 3,49%.

Nel primo caso, l'incremento sulla tratta della **A21 Piacenza-Brescia** deriva dall'applicazione della nuova convenzione, efficace da marzo 2018 a seguito di una procedura di gara, ed è composto da: inflazione (0,50%), parametro "riequilibrio" (-0,45%), remunerazione degli investimenti (3,15%). Per il collegamento **Brescia-Bergamo-Milano**, invece, l'incremento è il risultato di: inflazione (+0,50%), parametro "riequilibrio" (2,9%) e degli oneri di costruzione di una nuova tratta autostradale. Il concessionario applica però uno sconto del 30% per i viaggiatori abituali.





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

Divieti di transito per i mezzi pesanti

Il calendario dei divieti italiani ed esteri

Dopo la pubblicazione precedente, riguardante il calendario di circolazione dei mezzi sopra le 7,5 tonnellate per il 2021, attualmente sospeso per i primi due mesi dell'anno, vediamo cos'hanno disposto gli altri Paesi dell'Unione.

In **Spagna** la situazione è simile a quella italiana e vige la possibilità di revocare i divieti in conseguenza all'emergenza sanitaria di Covid-19.

In linea generale, i camion non possono circolare la domenica e i giorni festivi dalle 08:00 a mezzanotte, dalle 13:00 a mezzanotte nei giorni prefestivi, eccezione fatta per i sabati.

Inoltre, esistono diversi divieti locali, stabiliti autonomamente alle diverse province e comunità che compongono il regno. Per conoscere nel dettaglio il calendario dei divieti in vigore sul territorio spagnolo potete scaricare

il [documento ufficiale](#) emesso dal Ministero degli Interni.

Per quanto riguarda la **Francia**, invece, in via generale ai camion è interdetta la circolazione sull'intera rete stradale nei fine settimana dalle ore 22:00 del sabato e per le 24 ore successive. Nei giorni festivi il divieto entra in vigore dalle ore 22:00 del giorno precedente fino alle 22:00 della festività.

Inoltre, nel periodo estivo, il divieto è esteso dalle 07:00 alle 19:00 su tutta la rete nelle giornate di sabato 24 e 31 luglio, e sabato 7, 14 e 21 agosto.

In **Germania** il divieto di circolazione è in vigore tutte le domeniche e i giorni festivi dalla mezzanotte alle 22:00. Inoltre, nel periodo estivo, nei sabati di luglio e agosto, il blocco è esteso dalle ore 07:00 alle ore 20:00 su alcuni tratti autostradali e strade federali.

In linea generale, come avviene in Italia,

anche nei Paesi dell'Unione vigono delle eccezioni che riguardano per lo più i mezzi di soccorso, il trasporto di animali vivi e prodotti deperibili.

Portate sempre con voi il calendario dei divieti italiani di TN Trasporto-Notizie: nella pagina seguente trovate il [calendario da ritagliare](#) e piegare lungo la linea tratteggiata centrale. Potrete così inserirlo nel parasole del vostro camion: una comodità a portata di mano.

Il tuo calendario
Inquadra con il
tuo smartphone
il QR-Code e
scarica il file per
la stampa.



NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE



via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



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**



Pratiche auto, iscrizione e variazioni Albo Autotrasporto e Albo Smaltitori rifiuti, consulenza specializzata ADR e ATP, revisioni anche in officina, autorizzazioni internazionali, ricorsi presso il Ministero dei trasporti... e molto altro!

tel. 0171 412816
Email: gestione@dgconsulting.it

DG Consulting s.c.
consulenza globale

la nostra società di consulenza raggruppa professionisti di ogni settore per fornire assistenza aziendale a 360°:

fiscale • legale • finanziari
nazionali ed europei
organizzazione • formazione
sicurezza sul lavoro



CALENDARIO DIVIETI DI CIRCOLAZIONE in Italia per mezzi oltre 7,5 ton

dicembre	novembre	ottobre	settembre	agosto	luglio
V 31	M 15	M 15	G 30	M 13	V 16
M 30	M 14	S 30	M 30	T 30	M 15
M 29	M 13	V 29	M 29	T 29	M 14
M 28	M 12	V 28	M 28	T 28	M 13
M 27	M 11	V 27	M 27	T 27	M 12
M 26	M 10	V 26	M 26	T 26	M 11
M 25	M 9	V 25	M 25	T 25	M 10
M 24	M 8	V 24	M 24	T 24	M 9
M 23	M 7	V 23	M 23	T 23	M 8
M 22	M 6	V 22	M 22	T 22	M 7
M 21	M 5	V 21	M 21	T 21	M 6
M 20	M 4	V 20	M 20	T 20	M 5
M 19	M 3	V 19	M 19	T 19	M 4
M 18	M 2	V 18	M 18	T 18	M 3
M 17	M 1	V 17	M 17	T 17	M 2
M 16	M 31	V 16	M 16	T 16	M 1
M 15	M 30	V 15	M 15	T 15	M 31
M 14	M 29	V 14	M 14	T 14	M 30
M 13	M 28	V 13	M 13	T 13	M 29
M 12	M 27	V 12	M 12	T 12	M 28
M 11	M 26	V 11	M 11	T 11	M 27
M 10	M 25	V 10	M 10	T 10	M 26
M 9	M 24	V 9	M 9	T 9	M 25
M 8	M 23	V 8	M 8	T 8	M 24
M 7	M 22	V 7	M 7	T 7	M 23
M 6	M 21	V 6	M 6	T 6	M 22
M 5	M 20	V 5	M 5	T 5	M 21
M 4	M 19	V 4	M 4	T 4	M 20
M 3	M 18	V 3	M 3	T 3	M 19
M 2	M 17	V 2	M 2	T 2	M 18
M 1	M 16	V 1	M 1	T 1	M 17

TRASPORTONOTIZIE
www.trasportonotizie.com



Dal 1985 a tutela e difesa dell'autotrasporto italiano

Assotrasporti si impegna ogni giorno per dare voce ai piccoli e medi trasportatori, rappresentarli presso le istituzioni, ridurre i costi e aumentarne i ricavi. Come? Grazie ad un innovativo progetto di radicamento sul territorio.

Partecipa con noi al rinnovamento dell'autotrasporto italiano!

- assotrasporti.org
- 199.302013
- info@assotrasporti.eu
- Assotrasporti
- Assotrasporti

gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno
V 9-22	L 1	L 1	L 1	L 1	L 1
S 25	M 17	M 17	M 17	M 17	M 17
M 30	M 18	M 18	M 18	M 18	M 18
M 29	M 19	M 19	M 19	M 19	M 19
M 28	M 20	M 20	M 20	M 20	M 20
M 27	M 21	M 21	M 21	M 21	M 21
M 26	M 22	M 22	M 22	M 22	M 22
M 25	M 23	M 23	M 23	M 23	M 23
M 24	M 24	M 24	M 24	M 24	M 24
M 23	M 25	M 25	M 25	M 25	M 25
M 22	M 26	M 26	M 26	M 26	M 26
M 21	M 27	M 27	M 27	M 27	M 27
M 20	M 28	M 28	M 28	M 28	M 28
M 19	M 29	M 29	M 29	M 29	M 29
M 18	M 30	M 30	M 30	M 30	M 30
M 17	M 31	M 31	M 31	M 31	M 31
M 16	M 1	M 1	M 1	M 1	M 1
M 15	M 2	M 2	M 2	M 2	M 2
M 14	M 3	M 3	M 3	M 3	M 3
M 13	M 4	M 4	M 4	M 4	M 4
M 12	M 5	M 5	M 5	M 5	M 5
M 11	M 6	M 6	M 6	M 6	M 6
M 10	M 7	M 7	M 7	M 7	M 7
M 9	M 8	M 8	M 8	M 8	M 8
M 8	M 9	M 9	M 9	M 9	M 9
M 7	M 10	M 10	M 10	M 10	M 10
M 6	M 11	M 11	M 11	M 11	M 11
M 5	M 12	M 12	M 12	M 12	M 12
M 4	M 13	M 13	M 13	M 13	M 13
M 3	M 14	M 14	M 14	M 14	M 14
M 2	M 15	M 15	M 15	M 15	M 15
M 1	M 16	M 16	M 16	M 16	M 16



www.gentilmovimento.com
redazione@gentilmovimento.com
gentilmovimento
gentilmov

Il magazzino dell'imprenditore, del professionista e della famiglia



GEM IN MOVIMENTO

SERVIZI E CONSULENZA PER AZIENDE, PROFESSIONISTI E FAMIGLIE
gestione@cts-service.eu
Tel: 0171 412816

Fra gli altri servizi
tessere carburante
localizzatori satellitari
lubrificanti e altro ancora

polizze ramo vita

tutela legale • tutela patente
RC vettoriale • soccorso stradale

Servizi assicurativi

RC auto • RC professionale

SERVIZI PER TRASPORTO STRADALE





Pietro Focchi
Europarlamentare FDI-Gruppo ECR

Il futuro dell'autotrasporto Passa dal Recovery Plan

Le proposte del Piano Nazionale di **ripresa e resilienza** in essere ed in divenire, viste le vicende legate alla costituzione di un nuovo Governo, saranno strategiche anche per il Settore del Trasporto del Paese. Personalmente io avrei comunque dato già da tempo avvio a quelle **infrastrutture necessarie** e già finanziate che avrebbero consentito di aprire i cantieri e riprendere quelli già avviati.

Ogni ritardo pesa sul sistema, si registrano ancora incertezze anche sulla questione di Autostrade per la titubanza nel prendere le necessarie decisioni, si pensi anche all'Alitalia, quindi non c'è più tempo da perdere nella stesura e presentazione di un **Recovery Plan degno** di nota e di considerazione da parte dell'Europa. Per questo non possiamo permetterci di accumulare ulteriori ritardi in quanto gli altri Stati si sono portati avanti da tempo.

Ora vorrei citare in estrema sintesi le **linee guida** del Piano nei suoi obiettivi generali senza entrare volutamente nei dettagli in quanto potrebbero nel frattempo essere oggetto di modifiche. Si tratterebbe di realizzare un sistema



infrastrutturale di mobilità **moderno, digitalizzato e sostenibile** dal punto di vista ambientale.

Introdurre sistemi digitali di monitoraggio da remoto per la sicurezza delle arterie stradali, ponti e viadotti ammalorati. Investire per un sistema portuale competitivo e sostenibile per sviluppare i traffici collegati alle grandi linee di comunicazione europea e valorizzare il ruolo dei Porti del Sud Italia nei trasporti infra-mediterranei e per il turismo. Le risorse impiegate in questa missione saranno l'**alta velocità ferroviaria** e manutenzione stradale 4.0 nonché l'intermodalità e logistica

integrata. Al fine di assicurare il raggiungimento degli obiettivi e la realizzazione degli interventi si applicherà il quadro di riforme procedurali di cui al "**Decreto Legge Semplificazioni**" con possibilità di adozione di specifici strumenti in caso di blocchi.

Sono previsti, inoltre, numerosi stanziamenti per migliorare la rete ferroviaria e la viabilità stradale e autostradale. Per correttezza istituzionale non faccio alcuna valutazione nel merito e mi fermo qui, riservandomi eventualmente di ritornare sull'argomento quando il Piano Nazionale sarà varato nella sua forma definitiva.

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





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

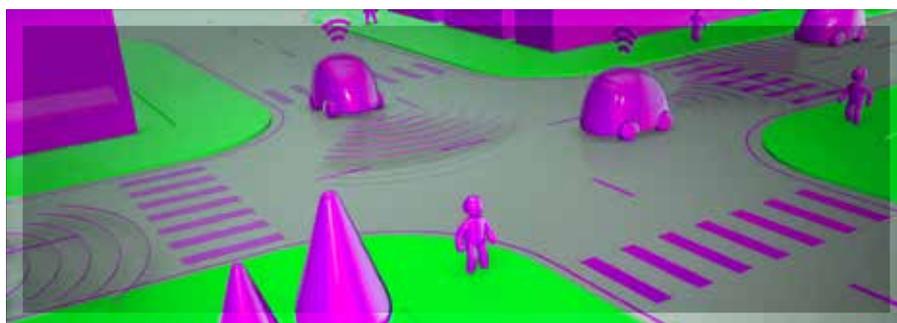
Mobilità sostenibile e infrastrutture

Investimenti sulla transizione verde e digitale

Il cambio di governo non modifica le linee programmatiche in tema di mobilità sostenibile e infrastrutture. La decisione del **neo-Presidente Mario Draghi** di creare un Ministero della Transizione Ecologica ne è la riprova. Il lavoro parlamentare proseguirà partendo proprio dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) che, al suo interno, contiene un intero capitolo denominato "Infrastrutture per una mobilità sostenibile". Grazie agli oltre 200 miliardi di euro che l'ex premier Giuseppe Conte è riuscito ad ottenere dall'Ue, punteremo a completare entro il 2026 un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile.

La missione prevede tre obiettivi generali: realizzare un sistema infrastrutturale di mobilità moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale; introdurre **sistemi digitali** di monitoraggio da remoto per la sicurezza delle arterie stradali e conseguenti urgenti opere per la messa in sicurezza di arterie stradali, ponti e viadotti ammalorati; investire per un sistema portuale competitivo e sostenibile dal punto di vista ambientale per sviluppare i traffici collegati alle grandi linee di comunicazione europee e valorizzare il ruolo dei Porti del Sud Italia nei trasporti infra-mediterranei e per il turismo. Ad agevolarci sul percorso di raggiungimento di questi obiettivi ci sarà di supporto il quadro di riforme procedurali approvato lo scorso settembre con il DI Semplificazioni.

La previsione di spesa è di 31,98 miliardi di euro: 28,3 miliardi per l'alta velocità ferroviaria e **manutenzione stradale** e, i restanti, per l'intermodalità e la logistica integrata. A queste somme si aggiungono le risorse della



programmazione di bilancio per il 2021-2026, pari a 1,16 miliardi di euro.

Il PNRR si muove nel solco già tracciato dalle indicazioni europee di "concentrare gli investimenti sulla **transizione verde** e digitale e sul trasporto pubblico sostenibile" nonché sollecitano "l'innovazione della qualità delle infrastrutture, tenendo conto delle disparità regionali". L'Ue ci sottolinea, al contempo, che l'Italia ha realizzato "alcuni progressi nel porre l'accento sulla politica economica connessa agli investimenti in materia di ricerca e innovazione e sulla qualità delle infrastrutture".

Ma cosa prevede, dunque, il PNRR? Innanzitutto la velocizzazione delle principali **linee ferroviarie** passeggeri e incremento della capacità dei trasporti ferroviari merci lungo gli assi prioritari del Paese Nord-Sud ed Est-Ovest. Estendiamo, poi, l'alta velocità ferroviaria nel Sud Italia.

Sono previste per la messa in sicurezza e il monitoraggio digitale di strade, **viadotti e ponti** nuove risorse pari a 1,6 miliardi di euro di cui 1,15 miliardi per l'A24 e A25 e 0,45 miliardi di euro per il sistema di monitoraggio dinamico delle reti per controlli da remoto sulle opere d'arte (ponti, viadotti, cavalcavia e gallerie) e per l'attuazione di interventi e digitalizzazione delle infrastrutture

stradali. Opere prontamente cantierabili su cui verrà inserito un sistema di sensoristica avanzata e di gestione di informazioni digitali per rafforzarne resilienza e sicurezza.

Per quanto riguarda l'**intermodalità** e la logistica si intende sviluppare un sistema portuale competitivo, collegato alle grandi linee di comunicazione europea: dal completamento dei valichi alpini (Gottardo e Brennero) e dei collegamenti TEN-T con i porti di Genova e Trieste nonché **interventi infrastrutturali** e di logistica per una valorizzazione del ruolo dei porti del Sud Italia nei trasporti infra-mediterranei e per il turismo. Gli obiettivi sono il potenziamento della competitività del sistema portuale italiano con la realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio dei porti; la sostenibilità ambientale e l'efficientamento energetico dei porti; la digitalizzazione della catena logistica e degli aeroporti; la riduzione delle emissioni connesse all'attività di movimentazione merci.

L'**innovazione tecnologica** e la matrice ambientale saranno gli aspetti chiave del lavoro che porteremo avanti con determinazione per lasciarci alle spalle la pandemia e proiettare l'Italia nel futuro, grazie ad una spesa sapiente dei copiosi fondi del PNRR.



Paolo Borchia
Europarlamentare I&D - Lega

L'Austria e i divieti unilaterali Il caso del Brennero in Europa

Il passo del Brennero rappresenta una giuntura stradale di importanza strategica per la gestione del nostro flusso commerciale nazionale, nonché per il buon funzionamento del Mercato Interno nell'insieme del contesto europeo. Con il completamento del **Tunnel di Base** previsto non prima del 2028, il passo del Brennero rimane per il momento l'unica opzione percorribile per consentire lo scambio commerciale con i partner europei.

Nonostante tali premesse, a partire dal maggio 2020, ovvero con la parziale riapertura seguita alla prima ondata della pandemia, l'amministrazione del Tirolo in Austria ha optato per il ripristino dei divieti di circolazione finalizzati a limitare la circolazione dei veicoli pesanti nel territorio in questione. Tali restrizioni sono quindi state adottate con l'ordinanza tirolese n. 81/2019 che modifica l'articolo 3, paragrafo 1, dell'ordinanza sui divieti di circolazione settoriali n. 44/2016.

Significativamente, tali sviluppi non sono scaturiti da alcun dialogo con gli Stati membri confinanti, direttamente penalizzati da tali scelte normative, ma piuttosto da un processo decisionale unilateralmente condotto dalle **autorità austriache**. Nello specifico, l'amministrazione tirolese ha giustificato le proprie azioni riferendosi agli eccessivi livelli di inquinamento presumibilmente causati proprio dal flusso di veicoli commerciali.

In merito alla liceità politica di tale manovra, fermo restando il diritto di ogni Stato Membro dell'Unione di esercitare la propria sovranità legislativa anche in materia ambientale, d'altro canto tale esercizio normativo non può prescindere da un costante dialogo con

il proprio Vicinato, secondo quella che era, e dovrebbe ahimè ancor essere, la pietra angolare della prima **Comunità Europea** come definita nel Trattato di Roma del 1957, ovvero un multilateralismo di Stati sovrani liberi di autodeterminare il proprio percorso normativo in uno spirito di collettiva cooperazione e di rispetto delle reciproche differenze.

Paradossalmente, le scelte unilaterali dell'Austria, nonché il rifiuto del dialogo e della cooperazione con il proprio Vicinato, costituiscono un'infrazione tanto dell'originario spirito multilateralista dell'organismo europeo, quanto del più recente e discutibile orientamento centralista attualmente posto alla base del processo di integrazione dell'Unione.

Esaminando, in seconda battuta, la struttura stessa delle **motivazioni ambientali** sollevate dalle autorità tirolese per giustificare l'introduzione delle restrizioni, la solidità degli argomenti proposti si infrange anch'essa contro la mole di osservazioni sollevate dalle altre parti interessate. Studi prodotti dalle associazioni di categoria hanno infatti dimostrato come gli automezzi pesanti siano in realtà responsabili solo della minor quantità di emissioni di CO₂ nella **regione del Tirolo**, mentre una sostanziale maggioranza delle emissioni è in realtà prodotta dalle autovetture private, non soggette invece alle misure qui discusse. Tali considerazioni sono di per sé già sufficienti a mettere in dubbio la reale utilità delle misure stabilite dall'Austria in termini di riduzione dei livelli di inquinamento.

Si consideri, ad ulteriore conferma di tale scetticismo, come le sanzioni



previste dal Tirolo nei confronti del contravventore non operino neppure alcuna sostanziale distinzione a seconda del tipo di veicolo utilizzato dal medesimo, distinzione che potrebbe invece incentivare l'uso di veicoli più sostenibili dal punto di vista ambientale e contribuire quindi a quell'obiettivo che costituisce la ragion d'essere delle **restrizioni adottate**.

Se appare pertanto legittimo contestare le motivazioni formalmente annunciate dalle autorità tirolese per giustificare questa direzione normativa, rimane invece certo l'impatto che quest'ultima ha prodotto sul tessuto economico italiano. Come evidenziato nei dati raccolti da Uniontrasporti, il 32% delle imprese sul lato italiano dell'asse del Brennero ha subito un aumento sostanziale dei loro costi di produzione, mentre il 46% deve affrontare **tempi di trasporto** più lunghi. Le perdite economiche vanno dal -6,9% della provincia di Bolzano al -6,8% della provincia di Trento; al contrario, le imprese sul lato austriaco del confine sembrano aver registrato, non casualmente, una significativa crescita del +4,3%.

Alla luce di tali ripercussioni, ormai pienamente descrivibili come una vera

e propria distorsione della concorrenza ai danni del tessuto produttivo italiano in primis, e del buon funzionamento del Mercato Interno europeo in secundis, la Delegazione della Lega presso il Parlamento dell'Unione europea ha risposto mobilitandosi fin dall'inizio dell'attuale legislatura nel luglio 2019 percorrendo ogni canale messo a disposizione dalle istituzioni per denunciare all'esecutivo europeo l'incompatibilità tra le azioni dell'Austria e i regolamenti europei in materia di **libera circolazione delle merci**, nonché per richiedere un intervento della Commissione europea nei confronti dell'Austria.

Tali azioni si sono concretizzate primariamente nella forma di due interrogazioni parlamentari (rispettivamente presentate in data 26 luglio

2019 e in data 22 gennaio 2020), nonché nella forma di un'interlocuzione bilaterale con la Commissaria Valean, responsabile del settore Trasporti. Gli sforzi qui descritti hanno portato ad alcuni importanti sviluppi.

Con una prima risposta inviata dalla Commissione alla Delegazione nel settembre 2019, l'esecutivo europeo riconosceva la correttezza delle osservazioni sollevate, e decideva di convocare le autorità austriache per mettere in discussione le azioni da queste intraprese.

Successivamente, con una seconda risposta inviata nell'aprile 2020, il Commissario Breton confermava l'avvio di uno **scrutinio giuridico** da parte della Commissione stessa dell'ordinanza pubblicata nella Gazzetta ufficiale del Tirolo n. 81/2019, alla luce in particolare

della giurisprudenza della Corte di giustizia relativa a tale questione.

Purtroppo, il persistere della pandemia ha rallentato l'operato dell'esecutivo europeo, che non ha proseguito tale corso di azione con la rapidità richiesta dal carattere di massima urgenza della crisi in questione.

Nell'attesa che la Commissione concluda il proprio intervento verso l'Austria, e nell'incertezza sulle reali tempistiche delle procedure istituzionali, ho deciso di proseguire anche tramite **sforzi indipendenti** rispetto al processo guidato dalla Commissione; per questo, nel gennaio 2021 ho creato una coalizione trasversale alle nazionalità dell'Europarlamento, la quale è attualmente impegnata in un confronto diretto con il governo austriaco.

Costi d'esercizio: i valori per la fatturazione di febbraio

Il 2021 inizia con un aumento

Nel corso di febbraio 2021, il Ministero dei trasporti ha pubblicato le tabelle con i valori di riferimento dei costi dell'autotrasporto.

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

I costi sono stati aggiornati in base al prezzo medio del gasolio alla pompa nel mese di gennaio 2021 per la fatturazione di febbraio 2021 e sono pari a **1.338,30 euro** per 1.000 litri, in aumento rispetto al mese precedente. Il 2021 inizia così con un aumento del prezzo del gasolio.

Il Ministero, inoltre, definisce i valori di riferimento dei costi di esercizio, scorporando la componente dell'Iva

(scaricata dalle imprese di auto-trasporto) dal prezzo mensile del carburante. In più, per i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, il Ministero tiene conto degli **sconti accordati ai trasportatori** sulle accise.

Dunque, per i veicoli fino a 7,5 ton, il valore del costo al litro del gasolio è di 1,096 euro; per i veicoli oltre le 7,5 ton, il valore scende a 0,882 euro.

Mese	Prezzo industriale	Iva	Accisa	Prezzo al consumo
Gennaio	479,57	241,33	617,40	1.338,30

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.338,30) 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 = $1.338,30 / 1000 = 1,33830$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio = $1,33830 / 1,22 = 1,09696721 = 1,096$

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 = $(1,33830/1,22) - 0,21418609 = 0,88278112 = 0,882$

Conosciamo Enrico Giovannini

Il nuovo Ministro alle Infrastrutture e Trasporti

Il Professore Enrico Giovannini, classe 1957, è il nuovo Ministro alle Infrastrutture e Trasporti del Governo Draghi.

Insegnante di statistica all'università Tor Vergata di Roma, è anche docente di sviluppo sostenibile alla Luiss del capoluogo. Il neo nominato Ministro alle Infrastrutture e Trasporti, **Prof. Enrico Giovannini**, è co-fondatore e portavoce dell'Asvis, l'Alleanza italiana per lo Sviluppo Sostenibile.

In passato ha lavorato presso l'OCSE, Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico, in qualità di responsabile dalla statistica, ed è stato presidente dell'Istat dal 2009 al 2013, Istituto per il quale aveva già lavorato come ricercatore dopo la laurea.

L'incarico di **Presidente presso l'ISTAT** cessò nel 2013 quando fu chiamato dall'allora Presidente del Consiglio Enrico Letta, a ricoprire la carica di Ministro del Lavoro e delle Politiche sociali (fino al 2014).

In precedenza, nel 2011, è stato Presidente del "Gruppo di lavoro economia non osservata e flussi finanziari" e la "Commissione governativa per il livellamento retributivo Italia-Europa" sottochiamata del **Governo Berlusconi**.



Poco prima di divenire Ministro con il **Governo Letta**, era stato nominato dal Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano membro del gruppo di lavoro che aveva il compito di definire le priorità da seguire per uscire dalla crisi economica e istituzionale.

Riceve la nomina a "**Cavaliere** di Gran Croce al Merito della Repubblica" nell'ottobre 2014.

Inoltre, il Prof. Giovannini è presidente dell'European Statistical Governance Advisory Board (ESGAB), l'organismo che supervisiona il funzionamento del

Sistema Statistico Europeo e membro, tra le più importanti, della Global Commission on the Future of Work dell'Organizzazione internazionale del lavoro, dell'High-Level Expert Group on the Measurement of Economic Performance and Social Progress (HLEG) istituito dall'OCSE, della Independent Commission for Sustainable Equality (ICSE).

La Redazione di TN TrasportoNotizie coglie l'occasione per augurare un buon lavoro al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Prof. Enrico Giovannini.

Lavoro a chiamata per l'autotrasporto

Un Decreto Regio del 1923 lo permette

Una sentenza del 2019 ha stabilito che il divieto di applicazione del lavoro a intermittenza stabilito dai contratti nazionali non è valido.

Secondo quanto precisato dalla circolare 1/2021 dell'INL, l'Istituto Nazionale del Lavoro, il **lavoro intermittente**, anche conosciuto come lavoro a chiamata, è applicabile anche all'autotrasporto.

Nonostante tale forma di subordinazione fosse vietata dal CCNL

Logistica, Trasporto Merce e Spedizioni, con la sentenza numero 29423 della Corte di Cassazione del 13 novembre 2019, si è stabilito che i contratti collettivi non hanno la facoltà di vietare questa **tipologia di lavoro**, potendo soltanto porre i limiti di applicazione a determinate esigenze.

Mancando al momento tale circoscrizione della casistica, la norma "più recente" cui bisogna riferirsi è un Decreto Regio del 1923, mai abrogato. La norma stabilisce che tra

le attività da considerarsi di carattere discontinuo rientra anche il "personale addetto al **trasporto di persone e di merci**, personale addetto ai lavori di carico e scarico, esclusi quelli che a giudizio dell'ispettorato dell'industria e del lavoro non abbiano carattere di discontinuità".

Secondo tale **Decreto Regio**, il lavoro a chiamata è applicabile anche agli autisti di veicoli industriali e può essere vietato soltanto per il personale con meno di 24 anni o più di 55 anni.

Ristori 2020 per l'autotrasporto di Genova

Le date di richieste ed emissioni

Pubblicato il cronoprogramma per la richiesta di ristoro da parte delle aziende colpite prima dalle conseguenze del **crollò del Ponte Morandi** e poi dalla crisi causata dal Coronavirus.

Come già accaduto per i ristori precedenti, le domande sono da inoltrare all'Autorità di Sistema Portuale della Liguria Occidentale e riguardano le missioni effettuate nell'anno 2020.

Nella prima fase, che va da lunedì 25 gennaio a venerdì 14 maggio 2021, le imprese di autotrasporto merci in conto terzi potranno:

- procedere all'**accreditamento** sulla piattaforma digitale di gestione delle richieste, solo in caso si tratti di nuove anagrafiche non ancora iscritte al sistema;
- inserire e aggiornare i dati relativi ai veicoli impiegati, per le imprese già accreditate in precedenza.

La fase successiva riguarda il

caricamento nel sistema delle **richieste di ristoro** che deve essere effettuato a partire dal 1° febbraio 2021 ed entro il termine di venerdì 14 maggio 2021.

L'invio delle domande, invece, sarà possibile a partire dal 21 aprile 2021, entro e non oltre venerdì 21 maggio 2021.

Infine, dal 24 maggio al 4 giugno 2021, si procederà alla trasmissione delle richieste alla struttura commissariale.

L'Autorità ha suddivise le **missioni** in cinque tipologie diverse:

- con A1 si identificano le missioni relative a consegna e/o prelievo di merce con origine o destinazione nel **Porto di Genova**, e missioni di trasferimento merce tra i bacini portuali di Prà-Voltri e Sampierdarena (e viceversa);
- la tipologia A2 comprende le missioni di viaggio interne al medesimo **Bacino Portuale** (Sampierdarena o Prà-Voltri);

- nel gruppo A3 rientrano le missioni di viaggio urbane con origine e/o destinazione nel Comune di Genova;

- la lettera B identifica le missioni di viaggio compiute nel territorio nazionale che abbiano comportato tratte stradali/autostradali aggiuntive, ivi incluse le missioni che hanno comportato tratte stradali/autostradali del **Comune di Genova** con origine o destinazione i Comuni dell'Alta Val Polcevera (Campomorone, Ceranesi, Mignanego, Sant'Olcese e Serra Riccò);

- mentre le missioni contrassegnate con la lettera C sono quelle che hanno comportato **tempi di sosta** all'interno delle aree portuali come individuati ai sensi del D.M. 376/2019.

Per accedere alla modulistica, conoscere nel dettaglio le linee guida per la procedura di richiesta di ristoro e accreditarsi alla piattaforma visitate il sito dell'Autorità portuale all'indirizzo portsofgenoa.com.

DGConsulting s.c.
consulenza globale

la tua azienda ha bisogno di consulenza?
sei un professionista desideroso di ampliare le tue competenze?

la nostra società di raggruppa professionisti di ogni settore per fornire assistenza aziendale a 360°:
fiscale • legale • finanziamenti nazionali ed europei • organizzazione • formazione • sicurezza sul lavoro

Tel. 0171 412816 • Fax 0171 426964

Email gestione@dgconsulting.it

Logistica e trasporti, i dati del settore 2020 e 2021 a confronto

Il 2020 è terminato e iniziano ad arrivare i primi dati sull'andamento. Sarà un anno da dimenticare per l'autotrasporto? Oppure il contraccolpo si verificherà nel 2021?

La chiusura dell'**interporto di Bologna**, l'anno della pandemia è stato nel complesso positivo. Nonostante in alcuni periodi si siano verificati crolli anche del 30% del traffico merci, da settembre la curva è tornata per lo più positiva, arrivando a segnare un +9,2% nel mese di dicembre, con una media di 4.758 transiti giornalieri. Il dato estremamente **positivo** ha quindi permesso di assorbire le perdite precedenti, chiudendo così con un -2,6%.

Il **traffico merci ferroviario**, invece, ha guadagnato incrementi molto favorevoli, arrivando a una crescita del 44% nel mese di dicembre che ha permesso di chiudere l'anno con un +27%. Se guardiamo la situazione dei carri rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, registriamo anche qui un **+27,4%**.

L'andamento positivo di fine anno viene confermato anche dal **barometro Timocom**, che registra un lieve calo del rapporto carichi/mezzi rispetto al 2019, scongiurando il temuto crollo del comparto.

Dai primi dati di gennaio 2021 però, il rapporto carichi/mezzi italiano e degli altri Paesi dell'UE è negativo (19/81).

È ancora presto per parlare di crisi e bisognerà aspettare qualche mese per capire l'andamento di quest'anno.

Nonostante l'andamento positivo dell'ultimo trimestre del 2020, si è osservato un **rallentamento** del mercato interno. Al contrario, tiene l'export soprattutto verso Francia (54/46) e Germania (52/48).



In ottobre i carichi dall'Italia verso la Germania sono cresciuti del 58%, a novembre hanno registrato un +128% e a dicembre hanno raggiunto il +139%, sanando la differenza che si era venuta a creare con l'anno precedente a causa del **lockdown di marzo-aprile**. Il dato è confermato anche dall'Istituto Nazionale di Statistica tedesco che, a novembre 2020, ha registrato una crescita dell'import dall'Italia del +7,4%.

A livello europeo, il 2020 si è chiuso positivamente. Nonostante le difficoltà, il miglioramento dell'ultimo trimestre ha segnato un +9% rispetto ai mesi precedenti.

Settembre (+70%) e dicembre (+18%) sono i mesi che hanno registrato gli incrementi più forti che hanno permesso di colmare i dati negativi del lockdown primaverile. In definitiva, il 2020 ha registrato un incremento degli inserimenti di carichi del 53% a livello europeo rispetto al 2019.

I dati europei, nel complesso, sono piuttosto altalenanti a causa dei diversi lockdown che hanno seguito tempi e modalità diverse da Paese a Paese.

Ad esempio, le offerte di carichi sulla tratta Germania - Francia sono diminuite dell'84% ad aprile e del 67% a maggio, risalendo e superando del 16% a giugno 2020, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

La **vendita dei veicoli** commerciali, dopo un anno in calo anche per via della chiusura delle concessionarie nel primo lockdown, ha registrato un dato positivo nel mese di gennaio 2021. Crescono del 9,5% i veicoli con massa totale a terra superiore alle 3,5 tonnellate, con 2.330 nuovi veicoli immatricolati, contro i 2.127 di gennaio 2020, quando ancora non era stata dichiarata l'emergenza sanitaria.

I mezzi fino a 16 tonnellate hanno totalizzato un +4,8%, mentre i veicoli con massa superiore sono cresciuti del 10,7%.

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

Brexit: facciamo il punto

Criticità per l'autotrasporto europeo

Dal 1° gennaio 2021 il Regno Unito non fa più parte dell'Unione Europea e, nonostante non si siano più verificate **code chilometriche** come in dicembre, quando Dover e Folkestone, le due città d'imbarco per attraversare il canale della Manica, sono state paralizzate dall'invasione di camion bloccati per i controlli doganali, o l'area di sosta improvvisata all'aeroporto di Manston dove sono transitati circa 900 mezzi nel giro di due giorni, permangono diverse criticità per l'auto-trasporto.

L'uscita del Regno Unito dall'Unione ha delle conseguenze importanti sulle **procedure di import/export** delle merci che prima potevano viaggiare liberamente, senza bisogno di certificare la produzione in Gran Bretagna o nell'UE, mentre ora sono soggette a maggiori oneri per documentarne la provenienza del prodotto finito e di eventuali componenti.

Nonostante l'accordo firmato con Bruxelles da Londra, i problemi legati



ai costi operativi delle esportazioni extra UE permangono e avranno ricadute pesanti soprattutto sulle aziende più piccole e meno strutturate. La complessità dei documenti da presentare scoraggia i piccoli imprenditori che temono il blocco del mezzo per un errore burocratico. A questo, si

aggiungono i **maggiori tempi di attesa** al confine causati dai controlli doganali, intensificati anche a livello sanitario a causa della diffusione della variante inglese del Covid-19.

La conseguenza di queste prime settimane è stata una diminuzione delle aziende disposte a consegnare

Conversione delle patenti emesse nel Regno Unito

Con la circolare dell'8 gennaio 2021, la Direzione Generale della Motorizzazione del MIT, a fornito maggiori chiarimenti sulla conversione delle patenti di guida rilasciate dal Regno Unito a seguito della Brexit.

Dal 1° gennaio 2021 a queste patenti vengono applicate le disposizioni previste per le patenti extracomunitarie. Pertanto, al momento, non possono essere accettate domande di conversione di tali patenti.



Tuttavia, dovrebbe trattarsi di una situazione passeggera, in quanto sono in corso trattative con le autorità britanniche per poter ripristinare il reciproco riconoscimento delle patenti di guida, ai fini della conversione, tra Italia e Regno Unito.

Le richieste di conversione consegnate entro il 31 dicembre 2020, invece, proseguiranno con il regolare iter di rilascio, in quanto antecedenti all'ufficializzazione della Brexit.

merce nel Regno Unito, mettendo a rischio l'export non solo italiano, ma europeo. I prodotti più penalizzati sono quelli **ortofrutticoli** che dovrebbero essere consegnati in tempi rapidi, ormai non più rispettabili per via delle operazioni di controllo in dogana.

Il problema però, non è solo nostro, ovvero dei Paesi dell'Unione. Il 18 gennaio 2021, infatti, i **produttori ittici scozzesi** sono scesi in strada per protestare contro gli ostacoli alle esportazioni che rischia di affondare l'allevamento dei molluschi.

L'allungamento dei tempi di consegna, infatti, causa il **deterioramento della merce** nei magazzini che risulta essere quindi invendibile. Ricordiamo che in Scozia aveva vinto il fronte di chi voleva rimanere in Europa con il 62%.

Secondo l'inglese Road Haulage

Association le esportazioni via mare hanno subito un calo del 68% nel mese di gennaio 2021, in rapporto all'anno precedente. La situazione potrebbe ancora peggiorare, denuncia l'associazione, a partire da luglio, quando scatteranno pure i controlli in entrata per gli importatori. L'autotrasporto inglese, inoltre, ha registrato un aumento di camion vuoti o semivuoti in rientro nel Regno.

Gli **effetti della Brexit**, che in queste prime settimane si sono dimostrati ben peggiori di quanto preventivato, stanno colpendo tutta la popolazione. I cittadini europei e inglesi che acquistano beni online, infatti, ricevono la merce con maggiorazione dei costi, dovute al pagamento dell'IVA e degli oneri doganali, mentre è diventato emblematico il caso del sequestro dei panini.

I controlli per chi si imbarca sono validi anche per gli automobilisti e gli agenti sono costretti a vietare l'introduzione di qualsiasi prodotto che contenga carne o latticini, anche per uso personale. Il filmato dei **doganieri olandesi** che sequestrano panini al prosciutto agli automobilisti appena sbarcati dall'Inghilterra è diventato virale in pochi giorni.

Tra lo stupore dei "trasgressori", gli agenti hanno spiegato che non è più possibile portare carne, frutta, verdura, latticini e pesce in Europa, indipendentemente dalla quantità e dalla destinazione a uso personale.

La norma, già ampiamente dibattuta nel Regno Unito ma ancora poco conosciuta, ha lo scopo di impedire l'ingresso sul territorio comunitario di prodotti che potrebbero diffondere malattie.

Digitalizzazione delle procedure al porto di Trieste

Ridurre la carta per ridurre i tempi di attesa

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale investe nella digitalizzazione delle procedure doganali con l'obiettivo di ridurre i tempi di attesa dei mezzi e fornire un **servizio più efficiente**: meno carta e meno code.

Il progetto è nato in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane dei Monopoli nell'ambito del tavolo tecnico permanente, con il supporto operativo del Comando Generale della Guardia di Finanza.

Attraverso una prima fase di sperimentazione di invio di una notifica di preavviso delle merci in arrivo al porto di Trieste, si cercherà di: ottimizzare i **tempi di arrivo** ed entrata dei mezzi nelle aree portuali, decongestionare i varchi, automatizzare il visto, rilevare automaticamente anomalie sulla movimentazione delle merci e procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale. Come sottolineato dal Presidente dello Scalo Giuliano, Zeno D'Agostino "la digitalizzazione è una delle sfide più importanti per il porto di Trieste e per



i porti del futuro" per una maggiore competitività dello scalo non solo a livello nazionale, ma anche europeo.

La **procedura operativa**, in sperimentazione da fine gennaio, è iniziata con successo e ha visto l'inserimento graduale degli operatori

portuali con il supporto delle associazioni degli spedizionieri. Per offrire un servizio più efficiente e ridurre i tempi di attesa, si cercherà di aumentare progressivamente l'utilizzo del preavviso come strumento principale di accesso al porto.

Coronavirus e Supply Chain

Le tre mosse per superare la crisi

a cura di Davide Spitale, Innovation Manager di Alzarating

Per affrontare questa emergenza è innanzitutto fondamentale, per le organizzazioni, istituire un **team cross-dipartimentale** dedicato alla risposta al Covid-19, il cui leader dovrà riportare direttamente al CEO. Occorre anche verificare di disporre di sufficiente liquidità per gestire questa fase critica. Infine, serve un lavoro di stabilizzazione della supply chain.

Le aziende devono cercare di definire quanto grande è l'esposizione della loro catena logistica alle incertezze e quanto tale esposizione potrebbe durare, includendo i fornitori di fascia 1, 2 e 3 e tenendo conto dei livelli di scorte che possiedono.

Le imprese si stanno focalizzando per lo più sulla stabilizzazione immediata, ma dovranno anche considerare il razionamento di componenti cruciali, il **pre-booking** di capacità di trasporto su treno, aereo o nave e l'uso di stock invenduti come sostegno finché la produzione non riparte.

Occorrerà farsi dare alta priorità dai propri fornitori e, ovviamente, aiutare il ripristino della supply chain.

Le aziende devono cominciare ora a pianificare la **gestione della fornitura** dei prodotti che potrebbero, una volta che le supply chain torneranno a funzionare a pieno ritmo, vivere picchi



di domanda inusuali perché i clienti vorranno accaparrarsi i beni di cui hanno avuto penuria.

In alcuni casi potrebbe rendersi necessaria una stabilizzazione di medio o lungo termine: ciò richiede aggiornamenti nella pianificazione della domanda, una ulteriore ottimizzazione della rete e la ricerca di nuovi fornitori qualificati.

In questa **fase di interruzioni** lungo la catena logistica è anche importante per le aziende restare vicine ai loro clienti. Occorre investire nei clienti core e anticipare i loro comportamenti. Come abbiamo potuto constatare in questo

periodo di lockdown la gran parte delle persone si sono rivolte alle opzioni digitali, come lo shopping online per qualunque tipo di bene, inclusi i generi alimentari.

Questo fa capire quanto il digitale e la vendita on line possono assumere un ruolo importante per non fermare l'economia ed aiutare le aziende a rialzarsi.

Proprio per questo motivo, per le aziende che vogliono **crescere ed innovarsi** costantemente, è arrivato il momento di potenziare gli investimenti nell'online come parte della loro spinta verso una distribuzione omnichannel, assicurando al contempo la qualità dei prodotti che vendono su Internet.

Le preferenze dei consumatori e dei clienti stavano già modificandosi: l'emergenza coronavirus sta solo accelerando la transizione verso nuove modalità dominate dal digitale.

Il cambio di passo è qui per restare: non si tornerà alle modalità pre-coronavirus ma si andrà verso una più pervasiva digital transformation.

Mi auguro che questo articolo ti abbia dato un quadro generale sull'importanza dell'aver una **supply chain snella**, organizzata e mirata all'ottimizzazione del servizio a favore dei clienti.



Si è conclusa la Dakar 2021

I numeri da record della 43° edizione

La 43° edizione della Dakar si è tenuta in Arabia Saudita, su di un percorso lungo 8.000 km, suddiviso in 12 tappe, con partenza e arrivo nella città di Gedda. Vincitore indiscusso della **categoria auto** è stato l'ormai leggendario Stéphane Peterhansel, che ha conquistato la sua 14° vittoria nella Dakar, stracciando tutti record (8 vittorie in auto e 6 in moto). Sorpassa così Vladimir Chagin, vincitore per 7 volte della competizione nella sezione truck.

La novità della Dakar 2021 è stata l'introduzione di una nuova categoria, i veicoli leggeri, che ci ha regalato una vittoria che mancava da tempo: era dal 2005, infatti, che una donna non vinceva una tappa della Dakar. Congratulazioni quindi a **Cristina Gutiérrez**. La nuova categoria ha celebrato anche il più giovane vincitore di tappa, in squadra con Gutiérrez: Seth Quintero, appena diciottenne, ha debuttato nel rally stabilendo il suo primo record.

Nella categoria truck, il camionista **Dmitry Sotnikov** ci ha fatti sognare finendo sempre sul podio di ciascuna tappa, eccezione fatta per l'11°, dove ha conquistato la medaglia di legno. Il quarto posto però, non gli ha tolto la vittoria della Dakar 2021, divenendo il settimo pilota del Team KAMAX a vincere il rally.



“Non ho parole, solo tanta emozione”, ha detto Sotnikov quando la sua vittoria è stata confermata. “Abbiamo lavorato per questa vittoria da diversi anni, avvicinandoci gradualmente al traguardo. Sono molto felice, sono orgoglioso di tutti i ragazzi”.

Sotnikov è stato raggiunto sul podio dai compagni di squadra Anton Shibalov e Ayrat Mardeev, che sono arrivati rispettivamente secondo e terzo. **Tripletta KAMAZ** quindi, un risultato che non si verificava dal 2006.

I **numeri dell'edizione 2021**: con un totale di 310 veicoli schierati sulla linea di partenza, di cui 108 moto, 67 auto, 58 UTV, 42 camion, 26 veicoli storici e 21 quad, l'ultima edizione verrà tristemente ricordata per il numero di ritiri.

Il primo giorno si sono persi 68 veicoli partecipanti, mentre al traguardo finale mancavano 104 veicoli all'appello.

A completare l'intero anello del percorso, inclusi i 4.700 km extra di prove speciali cronometrate, sono stati 206 veicoli.

SCOTTO

TENDE & TELONI

TELONI PER CAMION



TENDE DA SOLE



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

www.teloniscotto.it - info@scottoteloni.it

Transpotec Logitec 2021

Una piattaforma per trasporto e logistica

Transpotec Logitec, l'appuntamento fieristico di riferimento in Italia per l'autotrasporto e la logistica, si terrà a **Fiera Milano dal 10 al 13 giugno 2021**, una edizione fortemente attesa dal mercato che sente sempre più forte l'esigenza di incontrarsi per esprimere al meglio proprie potenzialità e ribadire la centralità di un settore che in questi mesi più che mai ha dimostrato il ruolo chiave della movimentazione merci nell'approvvigionamento di beni primari come il food e il farmaceutico.

Primo appuntamento europeo del settore a riprendere in presenza, la manifestazione vuole infatti confermarsi vetrina di riferimento dell'intero comparto. Un'occasione unica per i produttori, che potranno lanciare in anteprima **nuovi mezzi e soluzioni**, e per gli operatori in visita, che potranno finalmente, dopo il lungo stop, valutare dal vivo le novità sul mercato.

La manifestazione punta a proporsi come una piattaforma di contenuti e si focalizzerà sui temi che già oggi stanno avendo concreti e significativi impatti su organizzazioni aziendali, processi logistici e sulle competenze di chi opera in questo settore.

Sostenibilità, sicurezza, formazione professionale, sono i focus intorno a cui sta prendendo forma il progetto, dalla parte espositiva, che vedrà la presentazione di mezzi di ultima generazione e una integrazione sempre maggiore con le soluzioni logistiche, alle aree demo, fino agli eventi formativi che si terranno nei quattro giorni di manifestazione. Un progetto che punta dunque sulla centralità dei contenuti, che in questi e nei prossimi mesi sono anche al centro di **webinar formativi** che fanno da ponte verso l'appuntamento di giugno.

Mentre il progetto prende forma, importanti brand stanno comunicando la loro presenza, tra cui IVECO, costruttore globale di veicoli commerciali di gamma pesante, media e leggera e di autobus.

In un'area espositiva di oltre 2000 metri quadrati, esporrà l'intera gamma di mezzi, le più interessanti soluzioni ad



alto tasso di **innovazione** insieme a novità pensate per un mercato sempre più attento a sicurezza, soluzioni green, servizi connessi.

“Ci siamo appena lasciati alle spalle un anno che ha messo a dura prova il nostro settore in Italia ma entriamo fiduciosi nel 2021. È proprio alla luce di questa voglia di ricominciare che abbiamo confermato la nostra presenza al Transpotec, che riconosciamo essere una realtà importante e strategica nel nostro settore” ha dichiarato Mihai Daderlat, Business Director del Mercato Italia di **IVECO**, che ha inoltre aggiunto “Il nostro continuo lavoro ci ha portato oggi ad avere una gamma di prodotti completa ed aggiornata, che ci permette di proporre al mercato soluzioni di trasporto e servizi all'avanguardia. Tuttavia non ci fermiamo mai e nel 2021 continueremo a proporre importanti novità soprattutto per la **nuova gamma** di pesanti off road che vedrà l'arrivo di IVECO T-Way, erede del mitico Trakker, pesante da cava cantiere per eccellenza. Per i veicoli commerciali leggeri, invece, il Daily darà appuntamento al mercato con una nuova gamma aggiornata e sempre più tecnologica”.

“Siamo al centro di una vera rivoluzione per il settore, fortemente impegnato a guardare oltre alcune delle certezze che lo hanno caratterizzato: cambiano le motorizzazioni, le alimentazioni e le tecnologie; evolve il ruolo del trasportatore e si completa quello dei costruttori, divenuti provider di servizi oltre che **produttori di veicoli**. L'integrazione con la logistica e l'aggiornamento delle infrastrutture sono ormai elementi chiave per la ripresa del mercato”, afferma Paolo Pizzocaro, Exhibition Director di Transpotec Logitec.

“In questo scenario, siamo lieti della scelta di IVECO. Questa grande realtà potrà offrire in occasione della manifestazione ai **professionisti del settore** innovazioni e importanti contenuti per supportare con successo la loro crescita professionale e il loro business”.

A Fiera Milano, da giovedì 10 a domenica 13 giugno 2021, Transpotec Logitec punta a crescere nella continua condivisione con il mercato, per offrire agli operatori un contesto di incontro e confronto che possa essere per loro irrinunciabile.

Tutte le informazioni sull'evento sono disponibili online su [transpotec.com](https://www.transpotec.com).

Samoter, rinviata la 31° edizione

Appuntamento al 2023

Samoter, il salone internazionale triennale di Veronafiere dedicato alle **macchine per costruzioni**, dà appuntamento ad aziende e operatori a marzo 2023. Si tratta di un ulteriore e definitivo spostamento, rispetto alla prima ipotesi di recuperare dal 3 al 7 marzo 2021 l'edizione 2020, posticipata a causa dell'emergenza Covid-19.

“Una decisione inevitabile, ma ponderata e condivisa” spiega Giovanni Mantovani, direttore generale di Veronafiere. “Lo scenario legato alla pandemia dà ancora poche certezze e, quindi, d'accordo con le case costruttrici e Unacea, l'associazione di riferimento del comparto, abbiamo individuato un nuovo posizionamento in linea con le **esigenze del settore** e con il calendario delle altre fiere specializzate in Europa. Al contempo, consapevoli dell'importanza per le aziende di avere un'occasione live dove presentare al mercato Italia le ultime novità, abbiamo deciso di organizzare un nuovo evento dinamico di avvicinamento, nell'autunno 2021”.

Il format sarà quello della **demo in cava**, con macchine e attrezzature da cantiere



in azione dal 30 settembre al 2 ottobre 2021. Fin da subito, l'obiettivo è quello di realizzare un'iniziativa di livello nazionale, coinvolgendo operatori da tutte le regioni italiane e favorendo la partecipazione dei buyer anche dal centro-sud del Paese.

Inoltre, la contemporaneità dell'evento con **Marmomac**, la più prestigiosa fiera mondiale dedicata al marmo, alle tecnologie per la lavorazione della pietra, al design e l'architettura, potrà offrire l'occasione per realizzare importanti sinergie tra i diversi comparti.



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

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



Citytech resiste al Covid-19

Appuntamento il 20 e 21 maggio a Milano

Citytech, l'evento B2B dedicato alla mobilità urbana, quest'anno si terrà a Milano, in Piazza Castello, il 20 e 21 maggio. La manifestazione più accreditata d'Italia raccoglie tutte le **innovazioni e le best practice** del settore, sia a livello nazionale che a livello internazionale, rappresentando un punto di incontro e discussione per aziende leader, start-up, istituzioni, stakeholder, investitori e media.

Un palcoscenico adatto ad individuare, presentare e dare ascolto a proposte innovative ed efficaci che possano guidare e plasmare il futuro della mobilità nella città del 3° millennio.

L'edizione 2021, inoltre, introduce una grande novità: per la prima volta Citytech si apre al pubblico che potrà visitare le aree espositive, assistere alle conferenze, testare i servizi a disposizione e vedere da vicino i prodotti più innovativi del settore automotive.

Il ricco programma di conferenze affronterà gli argomenti di più grande attualità, come **l'efficienza e la sicurezza** del trasporto pubblico, le politiche per la gestione degli spazi aperti, i nuovi tempi della città anche in relazione alla maggiore diffusione dello smart working, la sharing mobility, i veicoli elettrici, le infrastrutture di ricarica, la micromobilità, la connettività, i big data e le soluzioni per la sosta.

"Citytech è diventato un appuntamento immancabile nell'agenda di Milano,



una città sempre più dinamica, attenta all'ambiente e reattiva alle nuove opportunità offerte dall'innovazione tecnologica in tema di mobilità sostenibile e rigenerazione urbana. È fondamentale per l'Amministrazione intercettare ogni possibile miglioia offerta dalle **nuove tecnologie**. È proprio questo il valore di un evento Citytech, che mette in contatto pubblico e privato per creare le migliori sinergie", dichiara Marco Granelli, assessore alla mobilità e ambiente del Comune di Milano, ente co-organizzatore dell'evento.

L'ottava edizione, nata nel bel mezzo della pandemia, vuole quindi offrire un **momento di riflessione** sui più grandi cambiamenti del contesto economico e sociale dal dopoguerra a oggi, con particolare riferimento alla mobilità che,

nuovamente, si trova protagonista di un'evoluzione inattesa. Le ripercussioni sui sistemi di trasporti dovute alla pandemia da Covid sono innumerevoli e tutti noi ne siamo testimoni.

Aziende e pubblico in visita potrà partecipare attivamente al programma di conferenze, comunicando la propria visione sul futuro della mobilità e testare i **nuovi mezzi di trasporto** in totale sicurezza.

L'intera area, sia espositiva sia dedicata agli incontri e workshop, sarà allestita all'aperto, nel pieno rispetto delle linee guida regionali e delle norme di distanziamento.

Vi aspettiamo il 20 e il 21 maggio 2021 in Piazza Castello e Milano. Per maggiori informazioni e aggiornamenti potete visitare citytech.eu.



NOLEGGIO

PER IL TUO LAVORO - PER I TUOI CLIENTI

PERCHE' NOLEGGIARE

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

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

GAMMA DRIVER - POSTINI - FOOD

EVO e-TIMES CITY 8000 HT



FRAME	Alu Formed 26"704" easy access, Lega 6061-T6, Tig Welded
FOREK	Tig 26" - 24" rotella ausiliario
REAR DERAILLEUR	Shimano 3 velocità interna
SHIFTERS LEVERS	Shimano
BRARES	Fronti a rullo Shimano
HUBS	Shimano Alu 36h motor on front
SADDLE	Copertura morbida in schiuma imbottitura in PU con cuscinetti in gomma
TYRES	Frudicore 26"x 1.75" anteriore 24" x 1.75"
MOTOR	Brushless 30V 250W on front hub
MAX TORQUE	
BATTERY	18Ah 36v 13Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Basic visione carica più 3 livelli di assistenza
OTHER FUNCTIONS	Light

TRIO e-CARGO Atala



FRAME	Alu Formed 26" easy access, Fix-Flex system
FOREK	Hi-Ten Tig 20"
BRARES	Front: Promax Alu, V-Brake con stationamento / Rear Drum
FREE WHEEL	1&T
HUBS	Front: motor Rear: Cargo special
SADDLE	Triking 8000 stabilizers
TYRES	Front: 20" alu, 36h Rear 16" alu 36h
MOTOR	Bafang Brushless 30V 250W on rear hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v 41&8Wh, under carrier Samsung cells with BMS
SENSOR TYPE	Speed sensor
CHARGER TIME	100% 6.5 h / 80% 4h30min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Atala A320, with LED, Power +/- light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-6 Km/h with no pedaling

SCOOTER eSPR070 Askoll



DESCRIZIONE PRODOTTO

- Grande manovrabilità
- 2 Batterie estraibili
- Diverse modalità di marcia
- Seduta Ergonomica
- Pneumatici a doppia mescola
- Potenza 2300 W
- Velocità Massima 60Km/h
- Autonomia 90km
- Leggero, Solido, Affidabile
- Elevata Capacità di carico 40kg Massimo

GAMMA COLORI



GAMMA TURISMO - CITTA' - CITTA'

RIVIERA CUTE S 400 Atala



FRAME	Alu Formed 26" easy access, internal cables
FOREK	Hi-Ten Tig 26"
REAR DERAILLEUR	Shimano Tourney RD-TY100
SHIFTERS LEVERS	Shimano Tourney SL-4525 Revo2Vlt, 8s
BRARES	Promax Alu
FREE WHEEL	Shimano tourney 8s 14-28
HUBS	Shimano Alu 36h motor on rear
SADDLE	Selle Royal Wave
TYRES	Byte Gardle 26"x 1.75"
MOTOR	Bafang Brushless 30V 250W on rear Hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v 48&8Wh, under carrier
SENSOR TYPE	Speed sensor
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Atala A320, with LED, Power +/- light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-6 Km/h with no pedaling External light control

SPORT CX500 LTD Atala



FRAME	Alu Formed 27.5"-, Hydroformed, custom tubing internal routing
FOREK	Suntour XCM RL, 100 mm, Remote lockout
REAR DERAILLEUR	Shimano Altus RD-M2000 9S
SHIFTERS LEVERS	Shimano Altus SL-M2000 Rapidfire, 9s
BRARES	Shimano BR-M315, Rotor SM-RT10 180 mm/183 mm
HUBS	Shimano Tu505, CL, 32h
SADDLE	Selle Royal Sauris
MOTOR	Schwalbe Smart Sam 27.5"x 2.60"
MAX TORQUE	75 Nm
BATTERY	Power pack 500, frame type, weight 2.5 Kg
SENSOR TYPE	TORQUE
CHARGER TIME	Up to 7.5 hours
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Purion
OTHER FUNCTIONS	4 livelli: 50% ecc - Tour 120% - EMTB 120%/300% - Turbo 300%

CITTA' eB2 Askoll



DESCRIZIONE PRODOTTO

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

GAMMA COLORI

TELAJO:  

DETTAGLI:  

Truck&Bus, la nuova campagna

Controlli effettuati dal 8 al 14 febbraio

Si è tenuta da lunedì 8 febbraio fino a domenica 14 febbraio 2020 la campagna "Truck and Bus" di controlli sulle strade europee promossa dal Roadpol, la rete di cooperazione tra le **Polizie Stradali europee** che opera con l'obiettivo di elevare gli standard di sicurezza stradale in tutta Europa, sviluppando la consapevolezza da parte di tutti gli utenti della strada che i vari organi di polizia comunitari lavorano con strumenti e metodologie omogenee.

I controlli effettuati principalmente per la prima campagna **Truck&Bus del 2021**, previsti su mezzi pesanti e autobus, verteranno sul rispetto del limite della velocità, livello di alcol, assunzione di droghe, uso delle cinture di sicurezza, infrazioni sull'uso del tachigrafo, eccesso di peso dei veicoli, carichi pericolosi e verifica dei documenti. Gli agenti coinvolti avranno anche il compito di verificare lo **stato psicofisico degli autisti** professionisti, attraverso il con-



trollo delle ore di guida e del rispetto dei riposi.

Particolare attenzione sarà rivolta alla verifica del riflesso delle **misure anti-Covid**, recentemente incrementate a causa dello sviluppo di nuovi varianti del virus.

Infine, il controllo su strada consente alla polizia di verificare la presenza di eventuali traffici umani e casi di immigrazione illegale, trovare persone ricercate, in possesso di droga, armi da fuoco, refurtiva o constatare altri crimini.

Controlli anti-Covid sull'asse del Brennero

Obbligo di tampone per entrare in Germania

Controlli delle autorità austriache al confine del Brennero sull'A22 per verificare il possesso del certificato attestante la negatività al Covid-19. Con il dilagare delle **varianti del Covid-19** e il rischio della terza ondata, il Governo

tedesco ha deciso di aumentare le misure di sicurezza e **controllo sugli ingressi** al Paese, senza prevedere esenzioni per gli autisti dell'autotrasporto. Il Tirolo, infatti, è stato classificato come territorio ad alto rischio Coronavirus.

Pertanto, è stato previsto che tutte le persone in entrata verso la Germania, attraverso il Tirolo austriaco e la Repubblica Ceca, debbano essere in possesso di un certificato attestante la **negatività al Covid-19** effettuato non oltre le 48 ore dall'ingresso in Germania. Per venire incontro alle esigenze dei trasportatori, il Ministero delle Infrastrutture, della Difesa e dell'Interno, hanno istituito delle postazioni per effettuare i **tamponi** direttamente in loco, emessi in lingua inglese e tedesca. Per evitare la congestione del valico, che nei primi giorni di applicazione della norma ha visto formarsi una coda di 40 km tra Bressanone e il Brennero, in assenza del certificato i camion vengono deviati verso l'A4 e l'A23 per entrare in Austria.



Revisioni in officine private

Il MIT lavora alla normativa tecnica

Se ne parla da anni ma continua a mancare l'ultimo passo per completare l'autorizzazione alla revisione dei mezzi pesanti nelle officine private. Con la modifica dell'**articolo 80 del Codice della Strada**, contenuta nella legge di bilancio 2019, si è introdotta la possibilità di revisionare i veicoli di massa superiore alle 3,5 tonnellate nelle officine private, rendendo l'attività simile a quella delle autovetture. Per far sì che ciò avvenga, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti deve adottare tutte le disposizioni per **attuare la riforma** e, sembra che sia arrivato il momento.

Il MIT ha da poco istituito un gruppo di lavoro per l'emanazione della normativa tecnica, operante presso la Direzione Generale per la Motorizzazione.

I membri del gruppo avranno ruolo consultivo, di studio e di consulenza



e potranno avvalersi di collaboratori esterni, come tecnici, professionisti del settore ed enti preposti alle certificazioni.

L'obiettivo è di redigere una proposta di **integrazione o rettifica** dell'ordinamento esistente, affinché la prova tecnica di

revisione presso le officine private sia efficace.

Ricordiamo che le **revisioni di mezzi** adibiti al trasporto ADR e di merci a temperatura controllata mantengono l'obbligo di revisione presso i centri della motorizzazione civile.

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



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 AD ALBERTO PISTORESI, TITOLARE DELL'AUTOTRASPORTI SPECIAL: "SENZA L'IMPOSIZIONE DEI COSTI MINIMI CI SARÀ SEMPRE CHI LAVORA SOTTOCOSTO"

Mi chiamo Alberto Pistoresi e sono il titolare dell'Autotrasporti Special, azienda di autotrasporto artigiana di Lucca che opera in Toscana. La mia è una famiglia di imprenditori e io rappresento la **terza generazione** di autotrasportatori. Ho scelto di lavorare nel campo dell'autotrasporto perché è la mia passione. L'Autotrasporti Special l'ho costruita su misura per me: oltre della dirigenza, mi occupo in prima persona della manutenzione dei mezzi nella nostra officina e di effettuare qualche viaggio. La mia storia familiare mi ha permesso di fare **esperienza** in diversi ambiti fin da piccolo, di conoscere l'imprenditoria e di crescere con l'idea di basare il mio lavoro sulla qualità. Grazie a questo, nonostante l'emergenza sanitaria, nel 2020 siamo riusciti a crescere. Il principale impatto negativo del Coronavirus per me non è stata la contrazione dei flussi, ma l'aumento delle **pratiche burocratiche**: tra nuovi moduli, autocertificazioni e nuove norme sulla sicurezza, non è facile

riuscire ad organizzare e seguire tutto. Il Covid-19 ha rallentato qualsiasi pratica, dalle revisioni rimandate alle visite mediche annullate.

Nell'ultimo periodo ho investito sul **rinnovo dei mezzi** e mi sono reso conto di quanto si siano allungati i tempi tra l'avvio del leasing e il ritiro del veicolo: siamo passati dal concludere una pratica nel giro di tre giorni ad attendere anche un mese per avere la disponibilità del camion. Nel mio caso non è un vero problema, in quanto dispongo della liquidità necessaria per andare avanti, ma per molte, troppe aziende non è così. A mio avviso, il nostro settore è stato penalizzato dalle modifiche dell'articolo 83 bis, che hanno portato all'eliminazione dei **costi minimi** per la stipula dei contratti tra le parti, lasciando la determinazione del prezzo del trasporto alla libera negoziazione. Senza il ripristino dei costi minimi, non riusciremo mai ad eliminare le imprese che lavorano sottocosto. I valori di riferimento, recentemente pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non sono sufficienti in quanto rappresentano solo un'indicazione per la contrattazione e può essere del tutto disattesa. Al contrario, se il prezzo di partenza fosse stabilito per legge, gli autotrasportatori vedrebbero sempre **garantito il compenso** minimo per lavorare in sicurezza e nella legalità, potendo tornare a una sana competizione dove le aziende più virtuose riescono a contrattare un prezzo più alto. Guardiamo ad esempio quello che sta succedendo con i pagamenti: nonostante la legge imponga il saldo

a 30 giorni per l'autotrasporto, ci sono aziende che non pagano prima di 60 giorni, tempi che si sono ulteriormente allunganti con la "scusa" del Covid. Se lasciamo certe decisioni alle imprese, ci sarà sempre chi riuscirà ad approfittarsi dei piccoli autotrasportatori.

In Italia le merci si spostano per lo più su gomma, i committenti avranno sempre bisogno di noi per trasportare i propri prodotti. Certamente possono capitare dei periodi di **contrazione della domanda**, ma il lavoro non mancherà mai. La frantumazione del sistema imprenditoriale dell'autotrasporto italiano penalizza la contrattazione delle piccole aziende, ma abbiamo tutti la possibilità di farci pagare il giusto prezzo. Nella mia azienda, io ho solo i camion che mi posso permettere e decido io con chi lavorare e a quale prezzo. Gli altri autotrasportatori non sono **miei concorrenti** e se c'è meno lavoro, non svendo il mio operato per accaparrarmi il cliente di un altro. Io sono cresciuto con questa mentalità, e preferisco "andare a pescare piuttosto che pagare una ditta che mi da il lavoro".

Il trasporto è un settore sempre in evoluzione, è rappresenta l'anticipo della civiltà che verrà. Se ci pensate bene, tutte le nuove tecnologie, prima di essere applicate ai mezzi privati, vengono testate dagli autotrasportatori: navigatori satellitari, sistemi di sicurezza e assistenza alla guida sono solo alcuni esempi. Questo è uno dei **lati belli** del nostro lavoro. Questo è uno dei motivi per cui il mio lavoro è anche la mia passione.

Quali sono i problemi maggiori che incontrate quotidianamente?

Avete proposte al riguardo?

Vorreste raccontare la vostra esperienza?

Contattate Assotrasporti:

Tel 348 8827231

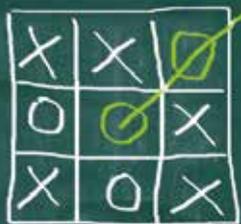
Email info@assotrasporti.eu

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



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

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



CORSI DI FORMAZIONE

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



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

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.eu



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

Arriva il Coordinamento Regione Toscana

Novità per la tutela degli imprenditori locali

Si è svolta, nel pieno rispetto delle normative anticovid e del distanziamento sociale, in parte in presenza e in parte tramite collegamento web, l'assemblea delle sedi territoriali e dei soci aderenti ad Assotrasporti in Toscana.

L'assemblea, con il consenso del Nazionale, è stata la base costituente del **neonato Coordinamento** Regione Toscana di Assotrasporti - Innovazione nel Trasporto.

Molti gli argomenti all'ordine del giorno, in particolare legati alla situazione del settore resa ancora più difficile dalla pandemia.

Dopo le relazioni dei Presidenti territoriali, grande dibattito dei soci partecipanti che hanno espresso le problematiche del settore e le proposte di soluzione. Fra gli altri sono stati affrontati anche i temi regionali relativi alla Strada di grande comunicazione **Firenze-Pisa-Livorno** ed alle Motorizzazioni per le problematiche legate alle revisioni, collaudi e immatricolazioni.

All'assemblea hanno anche partecipato i vertici nazionali di Assotrasporti, come di consueto, nell'ambito del percorso di incontri con la categoria, attivato da qualche anno con lo slogan "incontriamoci, proponiamo, lavoriamo", per raccogliere le istanze degli autotrasportatori e portarle alle istituzioni per la risoluzione.

Il Presidente nazionale Secondo



Sandiano è intervenuto relazionando sulle attività che Assotrasporti sta portando avanti a tutela e difesa degli **autotrasportatori italiani**, sia a livello centrale, sia supportando le sedi e i soci sul territorio. Ha quindi concluso rinnovando la massima disponibilità a supportare le iniziative emerse e che emergeranno anche dalla Toscana.

I componenti del Coordinamento, Gianpiero Budelli e Andrea Dell'Agnello per Livorno, Alberto Pistoresi per Lucca, Liana Maffei per Massa-Carrara, Salvatore Celestre, Fabrizio Ercoli e Giorgio Ercoli per Pisa, sono autotra-

sportatori e professionisti del settore che sapranno garantire **professionalità** e competenza per rappresentare gli interessi di tutti gli associati.

Il Segretario del Coordinamento, Fabrizio Civallero, è stato incaricato di prendere una serie di contatti con gli **enti locali**, a livello regionale.

Per avere maggiori informazioni gli autotrasportatori o soggetti interessati possono contattare la segreteria al 348 8827231 oppure la sede nazionale di Assotrasporti all'indirizzo e-mail info@assotrasporti.eu o chiamare lo 0184.501560 oppure lo 0171.412816.

Rinnovo delle cariche di APIT e ALIT

Si sono svolte martedì 23 febbraio 2021 nel pieno rispetto delle normative anticovid e del distanziamento sociale, in parte in presenza e in parte tramite collegamento web, le assemblee di **APIT**, Associazione Pisana Innovazione nel Trasporto, e di **ALIT**, Associazione Livornese Innovazione nel Trasporto, aderenti all'associazione nazio-

nale Assotrasporti. Grande dibattito dei partecipanti che hanno discusso sulle problematiche del settore, individuando alcune **proposte** di soluzione. Durante gli incontri si sono svolte le elezioni per il rinnovo delle cariche: alla Presidenza di ALIT è stato eletto Salvatore Celestre, per APIT riconfermato Giorgio Ercoli.



Collegamenti Piemonte-Liguria

ACIT richiede un tavolo per la viabilità in Val Roya

L'ACIT, Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto aderente all'Associazione Nazionale degli autotrasportatori Assotrasporti, rappresentata dal Presidente provinciale Gabriella Tomasi e dal segretario provinciale Fabrizio Civallero, il 1° febbraio 2021 ha inviato una comunicazione PEC al Prefetto di Cuneo chiedendo di riunire le associazioni e gli enti competenti, anche in videoconferenza, per confrontarsi sulla viabilità del **Colle di Tenda** e sulle altre infrastrutture stradali e ferroviarie anche al fine di proporre misure in sostegno dell'autotrasporto e della mobilità.

In seguito alla notizia dell'incontro in videoconferenza tenutosi il 22 gennaio 2021, al quale hanno partecipato Eurocin GEIE, la Camera di commercio delle Riviere di Liguria, la Chambre de commerce et d'industries di Nizza e la Camera di

commercio italiana a Nizza, ACIT chiede che anche le associazioni, in particolare dell'autotrasporto e della mobilità, vengano coinvolte nell'azione corale di ripristino della viabilità.

“Le imprese di autotrasporto, già duramente colpite dall'**emergenza sanitaria** e dal dissesto della rete autostradale che collega il Piemonte alla Liguria ed alla Francia, devono essere tutelate. Siamo consapevoli che ci vorranno anni per il ripristino completo della Strada Statale 20 del Colle di Tenda e pertanto chiediamo che, nel frattempo, venga concessa la riduzione della tariffa autostradale sulla tratta Ventimiglia-Savona-Torino” afferma Gabriella Tomasi, Presidente provinciale ACIT.

“La SS 20 per molte imprese rappresentava la via di collegamento principale per raggiungere Ventimiglia e la Francia. Considerando le lungaggini cui abbiamo

assistito per il tentativo di **raddoppio del tunnel** del Colle di Tenda, auspichiamo un maggior impegno e unità di intenti per il ripristino della viabilità in Val Roya, coinvolgendo e tutelando tutte le parti interessate sia pubbliche sia private” aggiunge Fabrizio Civallero, Segretario provinciale ACIT.

“Così come a Genova sono stati previsti ristori per le imprese che hanno subito danni in conseguenza del crollo del Ponte Morandi, aziende, professionisti e imprenditori delle province di Cuneo e Imperia dovrebbero essere tutelate analogamente” conclude Tomasi.

La proposta di riduzione del pedaggio per le imprese costrette ad allungare il percorso e utilizzare l'autostrada per raggiungere la Liguria e la Francia si inserisce nelle richieste che Assotrasporti, l'associazione Nazionale, sta portando avanti sulle infrastrutture.

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

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



Avv. LORENZO PITTALUGA

LEGALE

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

LE ULTIME NOVITÀ PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

TPL è l'abbreviazione di Trasporto pubblico locale, come tram e autobus.

Il settore muove tanti soldi: un giro d'affari complessivo di oltre 12 miliardi di euro l'anno, più di 1.000 imprese attive, oltre 126 mila addetti occupati e 5,2 miliardi di passeggeri trasportati ogni anno. Cifre in grado di restituire la rilevanza di un settore cruciale per lo sviluppo e la crescita, che tuttavia senza **investimenti importanti**, non è in grado di raggiungere gli standard europei.

Comuni e Regioni possono stipulare convenzioni con bus privati, taxi e Ncc per aumentare i mezzi a disposizione del trasporto pubblico locale in vista del rientro nelle classi a gennaio. Con uno stanziamento di 5,5 milioni, nelle scuole medie ed elementari potranno essere organizzati corsi extrascolastici in presenza, per sopperire a eventuali carenze formative legate alla didattica a distanza.

Lo ha previsto un articolo del DL Ristori approvato in commissione al Senato. Si tratta di fornire servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale destinato agli studenti.

Con decreto della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, è stata istituita una commis-

sione di studio incaricata di avanzare proposte per la definizione del quadro normativo in relazione agli aspetti economici-finanziari del trasporto pubblico locale e criteri uniformi per la ripartizione dei **contributi statali**.

La commissione, presieduta dal professor Bernardo Giorgio Mattarella della Luiss Guido Carli di Roma, composta da esperti della materia e dai rappresentanti istituzionali dei soggetti pubblici coinvolti nell'offerta di mobilità pubblica a livello locale (ne fanno parte docenti universitari, i rappresentanti del Mit, del Ministero dell'Economia e delle Finanze, della Conferenza delle Regioni e Province Autonome, dell'Anci e dell'Upi), ha tre mesi di tempo dalla data di insediamento per produrre una relazione ed eventuali proposte di modifiche normative e strumenti di raccordo tra Stato, Regioni, e Autonomie locali.

La commissione avrà il compito di proporre la definizione del **quadro normativo** in relazione agli aspetti economici-finanziari, anche nella prospettiva dell'attuazione del federalismo fiscale.

Inoltre, dovrà occuparsi di sviluppare modelli di integrazione intermodale dell'offerta di trasporto pubblico a livello locale e regionale nel perseguimen-

to dell'obiettivo della mobilità *as a service*, individuando ogni possibile forma di efficientamento e razionalizzazione anche attraverso l'attuazione dei costi standard.

Infine, sarà chiamata a definire criteri uniformi per la ripartizione dei contributi statali per il settore del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento all'esigenza di garantire **livelli adeguati dei servizi** su tutto il territorio nazionale, e individuare modalità telematiche per l'acquisizione tempestiva dei flussi di domanda della mobilità pubblica e dei servizi effettivamente prestati.





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 - DANNI PROVOCATI DAL SOCIO O LAVORATORE DIPENDENTE, RISARCIMENTO ALL'AZIENDA, DISCIPLINA

Il socio o lavoratore dipendente di un'azienda cooperativa di trasporti può, con il proprio comportamento e nell'ambito dell'esercizio del suo lavoro, arrecare danni alla Società, in qualsiasi modalità e misura e, laddove si configuri un **diritto al risarcimento** in capo al datore di lavoro, è senz'altro tenuto a risarcire il danno.

Ovviamente, il danno arrecato deve essere imputabile al lavoratore/socio, secondo le regole generali della responsabilità civile, richiedendosi, in questo senso, l'esistenza di un accertato comportamento, doloso o colposo e la riferibilità ad una responsabilità contrattuale o extracontrattuale. La differenza tra le due figure risiede nella connessione diretta ed immediata con il **rapporto di lavoro** e la sua esecuzione, per quella contrattuale, o nella accertabile situazione di inadempimento ad obblighi estranei al rapporto di collaborazione in senso stretto.

Se il socio/lavoratore provoca la distruzione o il danneggiamento di uno strumento di lavoro nell'esercizio delle proprie mansioni, genera evidentemente un danno da responsabilità contrattuale.

Se, diversamente, il socio/lavoratore genera un **danno per la Società**, al di fuori della propria attività di lavoro e in difetto di alcuna connessione con il rapporto stesso, genera una responsabilità extracontrattuale (esempio: l'azienda concede al collaboratore un'autovettura per uso privato nel fine settimana e questi, a causa di un incidente o altro, provoca un danneggiamento).

La responsabilità contrattuale è una conseguenza della diretta violazione degli obblighi di diligenza, di collaborazione, di esecuzione secondo

buona fede e correttezza (artt. 2104, 2105, 1175, 1375 cod. Civ.).

Questa connessione intrinseca tra l'ambito interno al rapporto e gli obblighi da esso scaturenti, consente una compensazione diretta tra il credito risarcitorio della Società e il debito di retribuzione e, conseguentemente, può essere effettuata con **trattenuta** dal netto della retribuzione stessa.

L'art. 51 del CCNL Assotrasporti [Risarcimento danni] disciplina questa delicata materia ponendo alcune regole, secondo le quali:

1. Il danno deve essere contestato formalmente, nella sua qualità e quantità (importo), al socio o al lavoratore dipendente, non appena l'impresa o la cooperativa ne sia a conoscenza;

2. il risarcimento, correlato all'entità del danno arrecato, come accertata e contestata, sarà trattenuto con addebiti mensili sulla retribuzione, nella misura massima del 10% di quest'ultima, fino all'esaurimento dell'importo dovuto;

3. in caso di risoluzione del rapporto, del socio o dipendente, l'importo globale ed attuale (al netto di eventuali precedenti addebiti rateali) sarà trattenuto su tutti i compensi e indennità dovuti dall'impresa o cooperativa

a qualsiasi titolo (retribuzione, elementi accessori, preavviso, TFR).

Se il comportamento del socio o lavoratore che ha provocato il danno all'impresa o cooperativa è disciplinarmente rilevante, secondo le regole legali e contrattuali, potrà essere attivata una **procedura disciplinare**, con addebito di una sanzione disciplinare, proporzionata alla gravità della colpa (o del dolo) in capo al collaboratore ed entro i limiti delle specifiche previsioni contrattuali collettive (cfr. art. 2106 cod. civ., art. 7 statuto lavoratori, art. 48 CCNL Assotrasporti, già esaminato in questa Rassegna). I due percorsi, quello risarcitorio e quello disciplinare, devono ritenersi paralleli ed autonomi, indipendenti l'uno dall'altro, considerando che il risarcimento a carico del socio o lavoratore è comunque dovuto, indipendentemente dalla natura disciplinare del comportamento e dall'addebito di una sanzione. Nel caso di **responsabilità extracontrattuale** del socio o lavoratore, come definita e descritta sopra, in via di principio non può trovare applicazione il meccanismo della trattenuta diretta sulla retribuzione (compensazione), ma l'impresa o la cooperativa dovranno recuperare l'importo del danno attraverso le vie civilistiche e processuali ordinarie, se del caso attivando una azione risarcitoria contro il collaboratore colpevole, sia per l'accertamento, sia per la quantificazione e per il pagamento.





Avv. DAVIDE CALVI

LEGALE

Avvocato dal 2002, è stato consulente per il Ministro delle Riforme Istituzionali. Dal 2008 al 2011 è stato consulente per il Ministro della Semplificazione Normativa.

ALCOLTEST E GARANZIE DIFENSIVE

La materia dei controlli relativi all'accertamento del tasso alcolemico dei conducenti è da sempre oggetto di tensioni, dovute alle esigenze di **incremento della sicurezza** stradale ed alla necessità di tutela dei diritti dei soggetti controllati.

Si tratta di obiettivi che divengono antitetici per via del fatto che, come conseguenza dell'accertamento, può nascere un vero e proprio procedimento penale, nelle cui fasi devono essere sempre osservate tutte le garanzie previste dal codice di procedura penale. Qualunque riflessione non può che partire dalla considerazione circa il fatto che i servizi di polizia stradale sono espressione di attività di controllo di carattere amministrativo che, talvolta, può portare alla scoperta di indizi di reato.

In tal caso il compito degli agenti in servizio di polizia stradale trasmuta in ineludibile attività di **polizia giudiziaria**: le finalità di accertamento devono pertanto rispettare il codice di procedura penale e, fra le varie disposizioni, anche i diritti di difesa del soggetto controllato.

Il rispetto dei diritti della difesa è quindi obbligatorio in tutti i casi di indagini finalizzate all'accertamento su

fatti di reato: non fa alcuna differenza che il servizio di polizia stradale sia stato organizzato al solo scopo di effettuare i controlli sul tasso alcolemico dei conducenti o che l'indagine sulla **guida in stato di ebbrezza** venga condotta da una pattuglia che aveva come fine il compito di polizia amministrativa e che si trovi a ad effettuare accertamenti in ordine alla commissione di questa fattispecie contravvenzionale.

Quando si accertano dei fatti di reato le garanzie procedurali non sono aggirabili accampando il fatto che il servizio non era organizzato a quello scopo: i diritti dei cittadini non possono infatti patire in conseguenza né delle modalità di organizzazione dei controlli né delle decisioni estemporanee degli operatori che procedono al controllo.

Con riferimento ai controlli in materia di **alcoltest** è ormai pacifico che gli operatori debbono avvertire la persona controllata della sua facoltà di farsi assistere dal difensore di fiducia, ai sensi dell'art. 114 delle disposizioni di attuazione del codice di procedura penale. Sul punto la giurisprudenza della Suprema Corte di Cassazione è granitica: l'inosservanza di questo

precetto integra una causa di nullità che può essere fatta valere da chi, nonostante i disincentivi di fatto insiti nella procedura, si ostini a volere un processo equo.

L'analisi della prassi, tuttavia, porta ad una triste constatazione: uno dei maggiori fattori di riduzione dei fascicoli pendenti è la lentezza stessa della procedura. Accade, infatti, che dal giorno del controllo, in caso di esito positivo, l'indagato rimane **senza patente**: il documento di guida viene infatti ritirato ed avviato alle Prefettura competente per territorio, la quale dovrà emettere un'apposita ordinanza di sospensione.

Il provvedimento con cui il Prefetto sospende la patente di guida, avviando il complesso iter di accertamenti medico-legali con riferimento all'accertamento dei requisiti psicofisici, di fatto comporta un anticipo della sanzione accessoria della sospensione della patente di guida.

L'ordinanza prefettizia può essere impugnata innanzi al giudice di pace per poter riottenere la patente di guida nelle more del processo, con l'inconveniente che ai tempi della Prefettura si devono poi aggiungere i tempi del **giudice di pace** e che tali procedimenti si aggiungono, anche come costi, al procedimento penale.

Sovente sulle questioni di principio prevale il lato pratico: ai sensi dell'art. 186 del codice della strada chi opta per un **giudizio abbreviato** o per un patteggiamento, anche in caso di condanna, può estinguere il reato con la prestazione di lavori di pubblica utilità, in esito ai quali il giudice dichiara estinto il reato.

In questo caso è assai curiosa la sorte delle sanzioni accessorie: non si procede, infatti, a confisca del veicolo e la sospensione della patente di guida viene ridotta alla metà. È richiesto di sopire ogni riflessione logica di fronte al curioso caso di sanzione accessoria che sopravvive all'estinzione del reato: in fondo la norma consente di ammettere



che vi è stata un'esecuzione della **sanzione accessoria** prima che vi fosse la condanna definitiva e, per questo, si prevede un'estinzione del reato che ratifichi e faccia salvi gli effetti della sanzione già sofferta nelle more del procedimento.

Forse ignorando la triste prassi, la Corte di Cassazione (Sez. 4 Ord. 34337 del 13/10/2020) ha richiesto una pronuncia delle Sezioni Unite, per tentare di comporre in modo autorevole i contrasti giurisprudenziali sull'ammissibilità della testimonianza in ordine all'avvenuto rispetto dell'onere, in capo ai controllori, di avvisare il conducente sottoposto ad alcool test della sua facoltà di farsi assistere da un difensore.

Purtroppo, in data 14 dicembre, il fascicolo è stato restituito alla sezione remittente perché vengano precisati taluni aspetti: praticamente un implicito invito soprassedere sul punto, per evitare l'ennesima pronuncia sull'esigenza che la Pubblica Amministrazione che rispetti i dettati normativi.

La celebrazione di **processi in tempi rapidi**, magari prevedendo la possibilità, a richiesta di parte, di un giudizio diret-

tissimo atipico, sarebbe forse un buon inizio per verificare come siano stati rispettati i diritti della difesa a poca distanza dai fatti.

Ci sarebbe, così, il modo di ottenere un giudizio veloce che consenta di attivare le Prefetture solamente in caso di **condanna**, evitando il moltiplicarsi di provvedimenti e decisioni che sono previsti dalla normativa attuale.

Si eviterebbe, così, di incrementare inutilmente il lavoro di una Pubblica Amministrazione sotto stress, ovvero degli uffici giudiziari e delle Prefetture, consentendole magari di brillare per efficienza.

In fondo per dimostrare il compimento dei reati previsti dall'art. 186 del codice della strada non servono accertamenti complessi e nulla giustifica i tempi previsti per l'esecuzione delle indagini ordinarie.

Qualsiasi contestazione in ordine al reale al rispetto delle norme di legge, inoltre, se svolto a ridosso dei fatti, non può che avere un effetto benefico nei confronti dell'amministrazione cui appartengono i controllori e che potrà, in questo modo, valutare in tempi ragionevoli l'operato dei propri funzionari ed incentivare i miglioramenti necessari.



Imprenditorie Professionisti 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

Focus: qui Lombardia



Autostrada Bergamo-Treviglio

Si leva la voce del fronte contrario al progetto

La costruzione del nuovo tratto autostradale tra Bergamo e Treviglio di collegamento con la **Bre-Be-Mi** per molti rappresenta la svolta della mobilità lombarda e la soluzione al traffico che ogni giorno, almeno in tempi pre-pandemici, attanaglia il capoluogo regionale.

Tuttavia, ora che la Regione Lombardia ha stanziato il maxi finanziamento da **130 milioni di euro** per l'avvio del cantiere che costerà in totale ben 400 milioni di euro, c'è chi lancia l'allarme dell'inutilità dell'opera.

Le associazioni ambientaliste, tra cui Legambiente, e i comitati cittadini locali accusano i promotori dell'opera di pensare esclusivamente agli interessi economici e non al benessere del territorio.

Dal **progetto originale**, promosso alla cittadinanza come innovativo e virtuoso, "che si sarebbe pagato da sé", Autostrade Bergamasche Spa, società designata alla realizzazione dell'opera ma non concessionaria, ha



dovuto chiedere un finanziamento di 130 milioni di euro a fondo perduto alla Regione Lombardia.

La restante somma necessaria al completamento dell'opera, invece, sarà finanziata con i pedaggi, finendo così a gravare totalmente sulle tasche dei cittadini, destinatari del tratto autostradale.

I sostenitori del **blocco dei lavori** della Bergamo-Treviglio vorrebbero che i

fondi stanziati dalla Regione fossero utilizzati per lavori sulle **strade provinciali** e comunali, su ponti e gallerie che necessitano di interventi di ammodernamento per la messa in sicurezza, per realizzare nuove varianti che consentano ai mezzi pesanti di evitare il passaggio nei centri abitati. Nonostante le previsioni di percorrenza tra le due città siano di appena 10 minuti, non si tiene conto del tempo percorso dagli automobilisti e autotrasportatori per raggiungere il **casello autostradale** e del traffico che si verrebbe a creare in queste zone, il quale vanificherebbe il risparmio di tempo dello spostamento, a fronte anche di un costo maggiore.

Il progetto iniziale, risalente ai primi del 2000, era ben

diverso dall'attuale. L'IpB, Interconnessione Pedemontana Brebemi, in origine aveva l'obiettivo di connettere il territorio bergamasco alle **direttrici europee**, collocare sui nodi di queste infrastrutture scali merci e interporti per aumentare il valore dell'economia dell'intera provincia e cancellare il pedaggio per gli utenti locali, proprio come avviene sulla tangenziale di Milano.

Oggi, invece, il pagamento del tratto è previsto per tutti e si è persa la destinazione a interconnessione con l'Europa.

L'atteso rilancio del territorio bergamasco, secondo il fronte del no, verrebbe del tutto disatteso, in quanto i traffici si sposterebbero nella pianura, isolando ulteriormente le vallate.

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

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

Collaborate con la nostra redazione!

Sriveteci o chiamatoci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

Focus: qui Sardegna

Caro traghetti e Covid-19

La Regione corre in soccorso delle aziende

Le misure di contenimento della pandemia da Coronavirus e il caro traghetti hanno portato ripercussioni importanti sulle aziende sarde che necessitano di interventi mirati e urgenti.

L'aumento del trasporto via mare rischia di provocare un grave danno all'**economia dell'isola**, scatenando una reazione a catena che porterà a un pesante squilibrio dei costi sostenuti dai trasportatori delle regioni peninsulari rispetto agli isolani e un aumento dei prezzi al consumatore.

Dal 1° gennaio 2021, con l'entrata in vigore delle nuove norme della Convenzione internazionale Marpol che impongono l'utilizzo, a livello mondiale, di **carburanti navali** con un contenuto di zolfo inferiore allo 0,5%, le compagnie di navigazione hanno aumentato anche del 25% il prezzo dei noli marittimi. Se aggiungiamo lo squilibrio tra i flussi di import/export dell'isola causato dalle misure anti-Covid, capiamo come le aziende operanti in Sardegna siano ancora più **penalizzate** di quelle peninsulari.

In risposta a tale criticità, la Regione, rappresentata dal Presidente Christian Solinas, ha stanziato 5 milioni di euro in favore dell'autotrasporto "un'iniziativa a sostegno delle imprese sarde [...] che hanno vissuto un periodo di confusione e incertezza, generato a seguito del dilagare dell'emergenza coronavirus e dei conseguenti provvedimenti restrittivi imposti dalle Autorità".

Le domande per il contributo, riservato alle aziende regolarmente iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori da

almeno tre anni che svolgono attività nei **collegamenti da e per l'isola**, sono state depositate dal 18 gennaio al 20 febbraio 2021 attraverso la piattaforma Sipes.

"Si tratta di una misura a favore delle società di autotrasporto che hanno subito gravi ripercussioni durante la pandemia" spiega l'assessore regionale ai trasporti, Giorgio Todde, "e che hanno comunque assicurato servizi di rifornimento a cittadini e imprese. Le aziende del comparto meritano da tempo la necessaria attenzione per le **perdite subite** a seguito degli effetti negativi dell'emergenza sanitaria tuttora in corso. Il provvedimento mira a sopperire alle perdite sulle singole tratte accertate rispetto allo scorso anno".

Maggiori informazioni e aggiornamenti sulle tempistiche e l'erogazione dei contributi saranno pubblicati sul sito della Regione Sardegna e sulla piattaforma Sipes.



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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu

oppure chiamaci al **199.302013**



Focus: qui Toscana



Ponte di Albiano

Il piano di ripristino della viabilità

Il nuovo Commissario Straordinario di Governo per la ricostruzione del **ponte di Albiano Magra**, Fulvio Maria Soccodato, ha presentato in video-conferenza, presso il Comune di Aulla, il piano commissariale.

Sono intervenuti la (ex) Ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, il Presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il Sindaco di Aulla Roberto Valettini.

Il piano è il risultato di un rilevante lavoro di condivisione con il territorio svolto dal Commissario Straordinario insieme agli Enti locali nelle scorse settimane, al fine di individuare le soluzioni migliori per **ripristinare la viabilità** nel più breve tempo possibile.

Nel complesso riguarda tre interventi, per un valore complessivo di investimento pari a oltre 30 milioni di euro e 17 mesi per il completamento.

Nel dettaglio, il nuovo cronoprogramma riduce di 8 mesi i tempi inizialmente previsti per la ricostruzione del ponte, come fortemente richiesto dalla Regione Toscana, dal Comune di Aulla e dal Territorio.

La progettazione definitiva è fase di ultimazione ed è possibile prevedere la chiusura della Conferenza dei Servizi per metà gennaio.

A seguire sarà avviata la progettazione esecutiva, in contemporanea alle attività preliminari (bonifica ordigni bellici e monitoraggio ambientale) che saranno ultimate entro febbraio in modo da poter **avviare il cantiere** entro marzo 2021. Il termine dei lavori e l'apertura al traffico è prevista a marzo 2022. L'investimento complessivo è pari a 23,8 milioni di euro.

Il nuovo ponte sul fiume Magra, a monte di quello attuale, avrà un tracciato pressoché rettilineo.

Composto da quattro campate con luci di circa 54 m + 90 m + 90 m + 54 m per

una lunghezza complessiva di circa 288 m, ospiterà una carreggiata stradale costituita **da due corsie** di larghezza pari a 3,50 m, completate da banchine di larghezza pari a 1,25 m, oltre a due piste ciclopedonali poste su entrambi i lati, per una larghezza totale di 16,90 m. Le pile e le spalle saranno realizzate in calcestruzzo armato su fondazioni profonde anch'esse in cemento armato. L'impalcato sarà realizzato in struttura mista **acciaio-calcestruzzo** costituito da travi in acciaio ad altezza variabile con sovrastante soletta in cemento armato.

Per quanto riguarda la rimozione delle macerie, il progetto è in fase di integrazione sulla base delle prescrizioni del CTU del Tribunale di Massa Carrara che prevedono, tra le altre cose, la conservazione di alcuni elementi e la ricostruzione di circa 30 metri di viadotto in luogo diverso, ai fini della prosecuzione delle indagini.

Nei prossimi giorni il progetto sarà nuovamente inviato per l'approvazione al CTU che indicherà tempi e modalità di esecuzione.

Gli interventi di rimozione avranno una durata prevista in circa 4 mesi dall'avvio e costituiranno un **cantiere autonomo** e separato rispetto al cantiere del nuovo ponte, pertanto saranno minimizzate le interferenze. Il costo dell'operazione è pari a 3,6 milioni di euro.

Nelle more della ricostruzione del ponte, il piano prevede la realizzazione di **rampe provvisorie** all'Autostrada A12. Tra le due diverse soluzioni possibili è stata condivisa quella che risulta più efficace in termini di percorso alternativo per la viabilità tra Albiano Magra e Aulla. In particolare si tratta del collegamento diretto della SS330 a Ceparana con la A12 tramite rampe di ingresso e uscita.

I vantaggi di questa soluzione riguardano: fattibilità nel pieno rispetto delle norme di sicurezza; un iter autorizzativo semplificato; sostanziale riduzione dei tempi dei **percorsi alternativi**; pedaggio gratuito per i residenti.

Le rampe saranno pronte in 4 mesi, con l'avvio dei lavori previsto a febbraio 2021 e il completamento a maggio 2021. Il valore di investimento dell'opera è pari a circa 3,5 milioni di euro.





CAR DETAIL



SERVIZIO DI DECONTAMINAZIONE INTERNI TAPPEZZERIA PLASTICHE PER AUTO, CAMPER, CAMION E BARCHE

CON LA TECNOLOGIA DEL VAPORE E DELL'OZONO ELIMINIAMO MACCHIE E BATTERI

ENTRY

- Aspirazione abitacolo cruscotto tunnel e vani
- Lavaggio tappetini a vapore
- Lavaggio sedili a vapore
- Sanificazione condotte aria

BASIC

ENTRY LEVEL +

- Pannelli portiere a vapore
- Moquette a vapore
- Tunnel a vapore

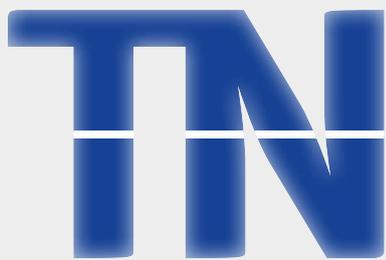
FULL

BASIC LEVEL +

- Lavaggio cruscotto a vapore
- Lavaggio vani a vapore
- Lavaggio baule a vapore
- Lavaggio vetri a vapore

SERVIZIO ESEGUITO A DOMICILIO TOTALMENTE AUTONOMO

PER MAGGIORI INFORMAZIONI RIVOLGERSI AL SERVICE POINT O AL Nr. 349-6537453



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