

Emergenza Covid-2019: l'autotrasporto non si ferma



In primo piano



Collegamenti terra e isole, via mare e aria: dalle difficoltà l'input per ripartire

pagina 8



Senza trasporti non c'è Europa: difendere la libera circolazione

pagina 11



Il ruolo del Covid-19 nella Trasformazione della Supply Chain

pagina 16



Plauso per la ricostruzione del ponte di Genova, ora tocca alle altre infrastrutture

pagina 24



Assotrasporti ed Eumove insieme per la "fase 2"

pagina 30



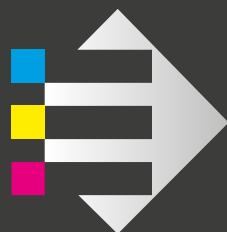
Notizie dal territorio: focus su Sardegna e Sicilia

pagina 37

LA TIPOGRAFIA DELLE AZIENDE E DEI PROFESSIONISTI



creo, stampo, distribuisco



TIPOLITOEUROPA

Grafica • Stampa • Editoria • Packaging



CONSEGNE A **DOMICILIO**
IN TUTTA ITALIA

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



TN 2/2020 • Anno XXII

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

Proprietario ed Editore

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

Redazione

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

Collaboratori

Matteo Adinolfi, Giordano Biserni, Marco Campomenosi, Simone Cugno, Walter Coletta, Gianantonio Da Re, Herbert Dorfmann, Pasquale Dui, Eleonora Evi, Lorenzo Pittaluga, Emanuele Scagliusi, Cresco Scapolan e Annalisa Tardino.

Amministrazione

Stefania Ricca

Redazione e pubblicità

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

Stampa

Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social

trasportonotizie.com
 TN - Trasportonotizie
 NotizieTN

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

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE** 33. **CONSULENTI**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°** 33. **Legale**
- 8. **NORME E ISTITUZIONI** 34. **Consulente del Lavoro**
- 16. **L'INTERVISTA** 35. **Legale**
- 20. **EVENTI** 36. **Consulente ADR**
- 23. **SICUREZZA E REVISIONI** 37. **DAL TERRITORIO**
- 28. **LA TUA VOCE** 37. **Qui Sardegna**
- 38. **Qui Sicilia**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



GRAZIE A TUTTI GLI AUTOTRASPORTATORI

L'autotrasporto, così come tutti i settori produttivi, è stato investito dalle pesanti ricadute della pandemia del Covid-19. L'Italia, così come la maggior parte dei Paesi contagiati, era impreparata ad affrontare questa emergenza, ma è riuscita a reagire e andare avanti grazie alla forza dei suoi cittadini. Mentre concludiamo questo secondo numero dell'anno, la cosiddetta "fase 2" è alla porte e non sappiamo ancora quando la situazione potrà tornare alla normalità. Sicuramente l'emergenza ha messo in luce molte delle gravi problematiche che affliggevano il settore già da tempo ma, al tempo stesso, ha portato l'attenzione su questo comparto troppo

spesso ignorato dai media e dato per scontato dai consumatori. La speranza è che da questo momento buio si possa trarre la forza e la volontà di ripartire, riformare per davvero il settore e permettere a questo Paese di tornare a crescere. Nell'attesa di conoscere le misure del Governo e dell'Europa dedicate all'autotrasporto, mi unisco alla voce dei tanti cittadini, associazioni e politici che nelle ultime settimane hanno ringraziato i trasportatori per il servizio reso al Paese, per aver permesso agli ospedali di continuare a funzionare, per aver portato cibo e beni di prima necessità nei supermercati d'Italia e aver permesso a tutti coloro costretti a stare in casa di poter continuare a vivere una vita il più possibile "normale".

Riapertura dei magazzini: prime movimentazioni delle merci

Preparazione alla riapertura del Paese

In attesa dell'avvio della "Fase 2", dopo le festività Pasquali le aziende industriali hanno potuto riaprire i propri magazzini, consentendo le prime movimentazioni delle merci.

Con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 aprile 2020, è stata introdotta la possibilità di **riaprire i magazzini** delle aziende industriali che potranno riprendere l'approvvigionamento di materie prime



e la consegna dei prodotti lavorati e semilavorati, a partire dal 14 aprile 2020.

Si stima che saranno circa **400 mila i container** che, bloccati nei porti, interporti e centri di distribuzione, riprenderanno a viaggiare, evitando altresì la paralisi di questi hub logistici. "Molti grandi porti infatti, come La Spezia, Venezia, Trieste e Ravenna, hanno dovuto fare i conti nelle ultime settimane con un **esubero di giacenze** di container sulle banchine; un disagio che ha avuto effetti a cascata sull'intera filiera logistica, fino ad arrivare all'autotrasporto che ha avuto meno merce a disposizione da mettere in circolazione."

Il blocco, iniziato lo scorso 22 marzo 2020, ha causato pesanti **ripercussioni nel settore della logistica** e questa



riapertura potrebbe portare una ventata di ossigeno anche nel settore dei trasporti. Infatti, sono molte le aziende che intendono rifornirsi per giungere pronte e immediatamente operative alla ripresa dell'attività.

La riapertura dei magazzini rappresenta una sorta di momento preparatorio alla cosiddetta "Fase 2", il **momento della ripartenza**, in corso di progettazione al Governo nella seconda metà del mese di aprile.

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



Covid-19 Fase 2: prime riapertura dal 4 maggio

Cosa cambia per l'autotrasporto

Nella sera del 26 aprile 2020, il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha annunciato le nuove misure che contengono le prime riaperture per il periodo **dal 4 al 18 maggio 2020**.

Il 4 maggio 2020 inizia la "fase 2" ma già da lunedì 27 aprile 2020, sono stati riaperti i cantieri di carceri, scuole, presidi sanitari, case popolari e per la messa in sicurezza del territorio dal dissesto idrogeologico, insieme alle attività produttive e industriali prevalentemente votate all'export.

Da lunedì 4 maggio, invece, ripartono tutti i **cantieri edili**, le **industrie tessili** e della moda. Le riapertura sono subordinate al rispetto dei protocolli di sicurezza anti-contagio.

Per quanto riguarda nello specifico il settore dell'autotrasporto merci, l'allegato 8 del DPCM del 26 aprile 2020 contiene il "protocollo condiviso

di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 del trasporto e della logistica".

Il veicolo può accedere ai **luoghi di carico/scarico** in ogni caso, anche se l'autista è sprovvisto di guanti e mascherine. A meno che non possa mantenere la distanza di un metro dagli altri operatori, in questo caso l'autista non potrà uscire dalla cabina.

La consegna/ricezione di documenti e merci non deve prevedere contatti diretti tra operatori e autisti. Quest'ultimi non potranno altresì **accedere ai locali aziendali**, salvo che per l'utilizzo dei servizi igienici dedicati, i quali dovranno essere puliti giornalmente e provvisti di gel igienizzante lavamani.

Inoltre, quando possibile, i turni dei dipendenti dedicati al carico/scarico devono essere organizzati in maniera tale da diminuire il più possibile i contatti, creando gruppi autonomi



e distinti. Pacchi, documenti e altre tipologie di merci possono essere consegnate, previa nota informativa alla clientela (da effettuarsi anche via web) senza contatto con i destinatari e, quindi, se possibile, senza firma di avvenuta consegna. In caso contrario, sarà necessario l'utilizzo di mascherine e guanti.

L'uso delle **mascherine è obbligatorio** anche in ambienti all'aperto, qualora gli operatori siano costretti a lavorare a distanza inferiore a un metro.

Posticipato il versamento per Sanilog

Seconda rata al 16 luglio 2020

Il versamento della seconda rata di contribuzione per il fondo di assistenza sanitaria previsto dal CCNL Logistica, trasporto e spedizione è stato spostato a luglio.

Con la circolare nr. 5 del 2020 il **Fondo di assistenza sanitaria integrativa** a favore dei dipendenti delle aziende che applicano il CCNL logistica, trasporto merci e spedizione, Sanilog, ha informato che il termine per il versamento della seconda rata è stato posticipato dal 16 maggio al 16 luglio 2020. La rata è pari a 60 euro per lavoratore.

La misura presa è volta a fronteggiare le gravi conseguenze generate dall'emergenza sanitaria in corso per il Coronavirus e si aggiunge alla recente

promozione dell'**attivazione gratuita** della copertura sanitaria per gli iscritti positivi al Covid-19.

Inoltre, nella circolare viene precisato che "l'eventuale ritardato pagamento da parte dell'azienda del contributo oltre il termine perentorio previsto per il 16 luglio 2020, comporterà la sospensione immediata della copertura sanitaria dei dipendenti con decorrenza dal 1 luglio 2020, ferme restando le prestazioni sanitarie già erogate all'iscritto nel periodo di proroga."

Per chiarimenti e aggiornamenti dei dati relativi alla forza lavoro è possibile scrivere all'indirizzo mail infoaziende@fondosanilog.it.

Per supporto di carattere tecnico, invece, il numero dedicato è 010 8171410.



Ferrobonus: al via le domande

Il bando per l'intermodalità

Publicato in Gazzetta Ufficiale n. 80 del 26-03-2020 il Decreto del 16 marzo 2020 contenenti le istruzioni operative per la **richiesta dei contributi** destinati a interventi a sostegno del trasporto ferroviario intermodale.

Lo stanziamento previsto per il Ferrobonus 2020-2021, lo strumento di incentivazione a favore del **trasporto ferroviario intermodale** o trasbordato, è complessivamente di 39 milioni di euro, 25 milioni per il 2020 e 14 milioni per il 2021.

Beneficiari, ammontare del contributo e meccanismo di ribaltamento consentito rimangono fondamentalmente gli stessi del precedente bando, stabiliti dal Decreto MIT-MEF n.125 del 14 luglio 2017.

Le domande, invece, devono essere inviate esclusivamente via PEC all'indirizzo incentivi.trasportointermodale@pec.mit.gov.it del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale, Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, indicando nell'oggetto "contributo decreto Ferrobonus 2020-2021". Il **termine per l'invio** delle domande è il



9 maggio 2020. Si precisa che, per le imprese già beneficiarie della misura per il 2017-2018 e richiedenti il nuovo contributo, il volume dell'incremento del traffico ferroviario in termini di treni*km è da riferirsi all'ultimo periodo di incentivazione.

Per la presente misura, il diritto al contributo dovrà essere comprovato a consuntivo di ciascun periodo di dodici mesi: 31 agosto 2019 - 30 agosto 2020 e 31 agosto 2020 - 30 agosto 2021, sempre con riferimento ai treni*km effettuati. Inoltre, l'incremento del volume di traffico ferroviario raggiunto nell'ultimo periodo di erogazione del

contributo deve essere mantenuto per ulteriori 24 mesi.

Le imprese già beneficiarie del contributo per il 2017-2018 devono presentare l'[allegato 1B](#). Tutte le altre compilano e inviano l'[allegato 1A](#).

Inquadra il QR Code seguente per collegarti a TN TrasportoNotizie e scaricare gli allegati per inviare la domanda.



Ferrovie: trasporto merci tra Padova, Bari e Catania

Attivo il nuovo collegamento tra nord e sud del Paese

Da venerdì 3 aprile 2020 è stato attivato un nuovo **collegamento "multifiliera"** per il trasporto delle merci via ferrovia tra l'Interporto di Padova e i terminali di Catania e Bari.

Con un impegno settimanale iniziale previsto di tre coppie di treni, Mercitalia prevede di potenziare il nuovo servizio fino al raddoppio in estate.

Attualmente, in piena emergenza sanitaria, i treni trasporteranno

principalmente beni di prima necessità, alimentari, medicinali e forniture mediche, per poi allargarsi a tutte le tipologie di merce una volta terminata l'epidemia.

I convogli "multifiliera" hanno la possibilità di trasportare insieme **merce pesante, bulk e pallet** in container, cisterne e casse mobili, oppure sui semirimorchi per il trasporto intermodale (in questo caso però solo fino a Bari).

L'attivazione del servizio, che conferma l'impegno del settore per l'incremento del **trasporto delle merci su ferrovia**, rappresenta, in questo momento di difficoltà, un segnale positivo per il Paese: nonostante la forte diminuzione del traffico merci dovuto alle misure di prevenzione del contagio, il nuovo servizio porterà riscontri positivi nella logistica ferroviaria delle merci, offrendo un importante collegamento tra il nord e il sud della Penisola.

Costi d'esercizio: i valore di aprile e le novità

Un nuovo schema di costi per il futuro

Il Ministero dei trasporti ha pubblicato le tabelle con i valori di riferimento dei costi dell'auto-transporto.

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 a marzo 2020, pari a **1.378,22 euro** per 1.000 litri, in calo rispetto al mese precedente per via dell'emergenza sanitaria in corso.

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

Dunque, per i veicoli fino a 7,5 ton, il valore del costo al litro del gasolio è di 1,129 euro; per i veicoli oltre le 7,5 ton, il



valore scende a 0,915 euro.

Dopo anni di richieste e proteste per l'abolizione dei costi minimi per l'auto-transporto, il Mit ha **proposto un nuovo schema di gestione** che ha passato il dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Lo schema proposto prevede la distinzione di quattro classi di veicolo in base alla massa complessiva: fino a 3,5 ton, tra 3,5 e 12 ton, tra 12 e 26 ton e oltre 26 ton. Inoltre, sono previste altrettante voci di costo, con indicazione dei valori minimi e massimi, per ciascuna

categoria dei mezzi:

- veicolo e rimorchio, comprende il prezzo di acquisto, i costi di manutenzione, revisione, pneumatici, bollo e assicurazione;
- ammortamento;
- lavoro, comprende lo stipendio, trasferte e straordinari;
- energia.

La **determinazione oggettiva dei valori** dei costi individuati dal nuovo schema dovrebbe essere affidata a un soggetto terzo, tramite procedura a evidenza pubblica.

Trafofo Monte Bianco

Mese	Prezzo industriale	Iva	Accisa	Prezzo al consumo
Gennaio	599,96	267,82	617,40	1.485,18
Febbraio	565,50	260,24	617,40	1.443,14
Marzo	512,29	248,53	617,40	1.378,22

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.485,18) 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 = $1.485,18 / 1.000 = 1,48518$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio = $1,48518 / 1,22 = 1,2173606 = 1,217$

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 = $(1,48518/1,22) - 0,21418609 = 1,0031745 = 1,003$



Annalisa Tardino
Eurodeputata ID

Collegamenti terra e isole via mare e aria Dalle difficoltà l'input per ripartire

Il problema della scarsa connettività delle nostre isole, Sicilia e Sardegna, che rappresento in seno al Parlamento Europeo, fondamentale nella gestione **economica del territorio**, rischia certamente di acuirsi a causa della crisi sanitaria e socio economica determinata dalla diffusione nel nostro Paese del COVID-19.

Il settore dei trasporti passeggeri e cargo, già da tempo in crisi, prevede, purtroppo, un'ulteriore depressione nei prossimi mesi, con evidente **inflazione dei servizi** in quei territori in cui è più difficile trovare condizioni logisticamente e strutturalmente accettabili per garantire i servizi di trasporto con costi sostenibili. Penso, ad esempio, ai recenti casi Tirrenia e Air Italy per la Sardegna e al **rischio di isolamento** che potrebbe derivare dalla crisi dei vettori privati marittimi e aerei. Ancora, più in generale, al tema della continuità territoriale e alle difficoltà riscontrate nel riconoscimento da parte della CE delle disposizioni in materia di obblighi di servizio pubblico, con conseguenti difficoltà per gli aeroporti minori nelle isole (es. Trapani, Comiso, Olbia, Alghero). Riflessioni tecnicamente orientate al settore di cui scriviamo, ma dalle quali emerge una critica anche al modello economico finora impostato dall'Unione europea, che è market-oriented, ove si bada quasi esclusivamente alla sola concorrenza nel mercato, mettendo sovente in secondo piano le **esigenze dei cittadini** e, nel nostro caso, l'interesse dirimente della connettività rispetto alle logiche di mercato.

Credo che proprio dalle difficoltà, dalle attuali contingenze, occorra trovare l'input per ripartire. È giunto il momento in cui la politica e le Istituzioni devono



pensare ad una **visione per il futuro**, ad una nuova direzione da indicare, in linea con le necessità provenienti dal territorio e dalla gente, anche rivedendo le norme su continuità territoriale e insularità, seguendo un nuovo paradigma. Perché non possiamo più permetterci di sbagliare e perché i prossimi mesi, anni, dovranno essere volano per la ripresa economica del nostro Paese.

Ritengo indispensabile che l'UE e il governo nazionale, adottino **misure a sostegno degli operatori** e dei consumatori, al fine di garantire che i trasporti vadano avanti e siano di supporto all'impianto produttivo regionale e nazionale, considerato il ruolo strategico da essi giocato nella vita delle persone, e nell'economia del nostro Paese.

Misure da attivare a breve termine, per compensare i danni subiti, ma che dovranno servire anche da impalcatura per gli interventi da adottare in futuro. Portualità, cargo, logistica, sono esempi di categorie che dovranno fronteggiare un **calo della domanda** e degli introiti, e per le quali sarà opportuno individuare interventi per garantire la liquidità e il credito necessari, salvaguardando al contempo i posti di lavoro. Per non

parlare del comparto dell'autotrasporto, che rischia un calo medio dei fatturati oltre il 60% con punte del 90%. Tutti settori che hanno contribuito a portare avanti attività indispensabili nella lotta che il Paese sta conducendo contro la diffusione del virus, garantendo, ad esempio, l'arrivo a destinazione dei **beni di prima necessità**, nonché dei necessari dispositivi medici.

Senza, inoltre, dimenticare le problematiche del settore aereo, per il quale siamo già intervenuti con alcuni provvedimenti a Bruxelles, ma che necessita di ulteriori misure, anche a sostegno degli aeroporti minori, tra le quali schemi semplificati di aiuti e meccanismi di incentivazione delle rotte, volte a compensare il crollo del traffico e garantire il sostentamento economico delle infrastrutture, che ricoprono un ruolo chiave per lo **sviluppo del turismo** e per la crescita delle attività dell'indotto. L'obiettivo posto è sicuramente ambizioso, e il lavoro da fare tanto, ma sono convinta che con la collaborazione del Sistema Paese, potremo farci portavoce delle esigenze dei nostri cittadini, riuscendo anche a tutelare la competitività delle nostre aziende.



Matteo Adinolfi
Eurodeputato ID

Rotterdam e Anversa: scarsi controlli sulle merci E conseguente incremento dei traffici criminali

La libera circolazione delle merci rappresenta uno dei fondamenti dell'Unione europea, i cui valori portanti, Stato di diritto, democrazia, tutela dei diritti fondamentali e libera concorrenza, sono messi a rischio dalla **criminalità organizzata** che, in modo sempre più crescente, tende ad assumere una dimensione transnazionale.

In particolare i grandi porti europei sembrano essere divenuti il fulcro di traffici illeciti e reati gestiti dalle mafie internazionali. Due chiare manifestazioni di questo fenomeno sono evidenti a Rotterdam e Anversa.

Il **porto di Rotterdam** è il più grande d'Europa e offre lavoro a 180.000 persone. È talmente esteso che non basta girarlo in macchina per un intero giorno per vederlo tutto. Qui vengono smistate merci per un volume pari a 467.700 tonnellate e quotidianamente vengono scaricati in media 15.000 container.

Da qui partono moltissimi traffici illegali perché, su grosse quantità, è difficile effettuare controlli serrati e perché, come ammesso dalle stesse autorità portuali olandesi, esiste un **sistema di corruzione tra i lavoratori** del porto che sta diventando sempre più diffuso.

Anche se il porto di Rotterdam è dotato di sistemi di controllo all'avanguardia, si tende a guardare sempre di più al risultato economico e, in particolare, al danno che può scaturire dal fermo di un container. Fermare e controllare 1.000 container significa ritardare la consegna, ritardare la consegna significa creare dei problemi e delle criticità dal punto di vista del profitto. È ovvio, dunque, che non si possa controllare tutto e che le **mafie internazionali** ne approfittino per svolgere i loro traffici illeciti.



Stessa situazione si riscontra ad **Anversa**, uno dei porti più grandi al mondo con dimensioni pari a 18.000 campi di calcio e un transito annuo di circa 11 milioni di container.

Anche qui gli interessi del business legale, che punta ad aumentare i profitti semplificando al massimo le procedure di sbarco, finiscono paradossalmente per agevolare il lavoro dei trafficanti. **Troppi controlli intralciano gli affari** delle grandi aziende della logistica: i mercati globali vanno di fretta e le merci vanno consegnate ovunque nel mondo alla massima velocità possibile.

Ne deriva, ad esempio, che solo l'1% dei container che le autorità portuali considerano rilevanti nella lotta al traffico di droghe, come quelli provenienti dal Sudamerica, venga controllato.

Anversa è anche il più grande gestore di frutta d'Europa, con linee cargo dirette da Paesi come Colombia e Guatemala. Visto che i prodotti freschi devono essere processati rapidamente dal

porto, è difficile per le forze dell'ordine controllare troppi container. Polizia e dogana ritengono che la cocaina intercettata sia solo il 10% del totale.

La vicinanza tra il porto di Anversa e quello di Rotterdam ha creato, inoltre, una sorta di **concorrenza** per quello che riguarda i **traffici illegali**: infatti, come vasi comunicanti, quando uno dei due porti alza i livelli di controllo, le merci illegali tendono ad arrivare nel porto vicino.

A facilitare questo sistema vi è la possibilità di **infiltrazione criminale** nei sistemi del mondo legale: per le organizzazioni criminali è facile, con i loro volumi d'affari da miliardi di euro, corrompere trasportatori e lavoratori nel portuali, la cui collaborazione è indispensabile per l'accesso alle aree riservate.

In particolare andrebbero aumentati i controlli sui reparti 'pre-arrival' ovvero quelle parti del porto dove si decide quali container verranno controllati o meno

e che vede un numero sempre crescente di doganieri corrotti.

È chiaro che quanto detto, oltre ad agevolare i traffici illeciti delle mafie internazionali, dia luogo a una situazione di squilibrio e **concorrenza sleale** verso quei porti, tra cui quelli italiani, dove i controlli sono generalmente più scrupolosi.

Proprio nel nostro Paese, nota dolente di questa area competitiva, sono i **tempi e i costi delle procedure doganali**, in particolare il sistema dei controlli giudicato eccessivo ed eccessivamente lento. Tuttavia, la recente introduzione della procedura del pre-clearing ha mitigato di molto le critiche mosse verso l'Autorità doganale. La procedura in questione, anticipando ai terminalisti

le informazioni relative ai controlli da effettuare, consente agli operatori di incanalare verso i varchi di uscita tutti i container non selezionati dal sistema di controllo, con notevole risparmio dei costi di stazionamento.

Resta tuttavia molta strada da fare per garantire un **sistema di controlli portuali più omogeneo** a livello europeo: solo scegliendo di puntare maggiormente sull'innovazione tecnologica e dispiegando un uso maggiore di controlli tramite intelligenza artificiale, le forze doganali potranno contrastare le mafie e i loro traffici illeciti.

Va poi ricordato come i gruppi criminali che agiscono a livello transnazionale sfruttino le differenze di legislazione tra gli ordinamenti nazionali che, di fatto,

limitano le attività di cooperazione giudiziaria, investigativa e informativa tra gli Stati membri.

È fondamentale, dunque, ripensare una **strategia comune UE per il contrasto alle mafie** (e ai loro traffici) che sappia fronteggiare la nuova realtà dei gruppi criminali attraverso una legislazione moderna ed efficace, fondata su una nozione unitaria di criminalità organizzata che preveda strumenti d'indagine al passo con le più moderne tecnologie, un'efficace opera di contrasto patrimoniale e una stabile cooperazione con i Paesi terzi. Solo superando i vuoti normativi potremo tutelare i diritti e garantire una concorrenza leale legata al traffico delle merci nell'Unione europea.

Nuovo passo in avanti per il pacchetto mobilità Prosegue la riforma dell'autotrasporto

La riforma dell'autotrasporto europeo **ottiene l'approvazione** del Consiglio dell'Unione Europea: per il via libera definitivo manca solo il secondo voto del Parlamento.

Per quanto riguarda il contenuto del pacchetto, le tematiche principali riguardano: l'accesso al mercato alla professione di trasportatore su strada (merci e passeggeri), i tempi di guida e di riposo, l'adozione dei tachigrafi digitali e il distacco dei conducenti.

In materia di **cabotaggio stradale**, il testo approvato mantiene i limiti esistenti (3 operazioni su 7 giorni), ma introduce un "periodo di raffreddamento" di 4 giorni prima che possano essere effettuate altre operazioni nello stesso Paese e con lo stesso veicolo.

Inoltre, la riforma mira a garantire migliori condizioni di lavoro per gli autisti operanti nel trasporto internazionale di merci: l'imprenditore sarà tenuto a organizzare gli **orari di lavoro dei conducenti** in modo che possano tornare al proprio domicilio almeno una volta ogni quattro settimane o, se il conducente sceglie di prendere due riposi settimanali ridotti, dopo tre settimane. Vigè l'obbligo di rientro anche per il mezzo, che non può rimanere all'estero per più di 8 settimane consecutive. Inoltre, il riposo settimanale non potrà più essere trascorso in cabina.

Parlando di **tachigrafi intelligenti**, si estende l'obbligo di equipaggiamento a tutti i mezzi che effettuano trasporti internazionali, a partire dai veicoli commerciali leggeri (tra le 2,5 e le

3,5 tonnellate). Di conseguenza, anche questi veicoli saranno soggetti alle **norme UE per gli operatori di trasporti**.

Come noto, i principali oppositori del pacchetto mobilità sono i rappresentanti dei Paesi dell'est che, a fine marzo, inizio aprile, hanno manifestato il proprio dissenso consegnando una lettera con la quale chiedevano di fermare momentaneamente l'iter di approvazione della riforma per via dell'emergenza sanitaria del Covid-19. Tuttavia, la richiesta non ha trovato accoglimento.

A questo punto, manca solo il secondo voto del Parlamento per l'**approvazione definitiva del pacchetto**, cui seguirà la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale e la successiva entrata in vigore.



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



Herbert Dorfmann
Eurodeputato PPE

Senza trasporti non c'è Europa

La libera circolazione deve essere difesa sempre

Con l'epidemia da coronavirus tornano i muri in Europa. Purtroppo, non è proprio una novità: era già successo negli scorsi anni, in occasione della crisi migratoria.

Questa volta, però, è diverso: la minaccia alla salute posta dal Covid-19 è gravissima e le misure restrittive e di distanziamento sociale, i vari lockdown, diventano fondamentali per salvare la vita di tante persone.

Tuttavia, per quanto importanti, tali restrizioni non giustificano in nessun caso la **messa in discussione della libera circolazione** tra gli stati membri.

In termini generali, sono convinto, ad esempio, che sarebbe meglio che le capitali europee si coordinassero su un insieme di misure di distanziamento sociale comuni, piuttosto che costringere chi si muove da uno stato all'altro a un periodo di quarantena.

Da un punto di vista economico, poi, è chiaro che **i blocchi alle frontiere** indeboliscono in maniera significativa la produzione e possono anche causare dei rallentamenti nella consegna di beni e servizi fondamentali, come medicinali o alimenti.

Per questo, fin dallo scoppio della crisi, in Parlamento e nelle altre istituzioni europee abbiamo preso una serie di decisioni per **salvaguardare e garantire**, per quanto possibile, i servizi di trasporto, ben consapevoli che, se questi vengono meno, cade l'impalcatura stessa sulla quale poggia non solo l'economia ma anche l'intero progetto d'integrazione europea.

All'inizio la crisi ha colto gli stati di sorpresa, scatenando una reazione in ordine sparso. Per quanto riguarda il trasporto merci, va notato che le catene d'approvvigionamento sono state

colpite in modo particolarmente grave dall'introduzione di **divieti d'ingresso alle frontiere** interne. In particolare, a soffrire maggiormente è stato il trasporto stradale, che oggi rappresenta il 75 per cento del trasporto di merci.

Fin da metà marzo siamo quindi intervenuti a Bruxelles per difendere la mobilità in Europa. Il 16 marzo la Commissione europea ha emesso una serie di linee guida, che invitano gli stati membri a trovare un equilibrio tra le misure per proteggere la salute dei cittadini (e, in particolare, dei viaggiatori) e quelle per continuare a **garantire la circolazione** di beni e servizi essenziali



attraverso il continente.

Per perseguire questo secondo obiettivo, la Commissione europea ha chiesto, già il 23 marzo, l'istituzione lungo la rete transeuropea di trasporto, che comprende le più importanti arterie stradali, ferroviarie e di vie navigabili interne all'Unione, dei cosiddetti **"corridoi verdi"**. Si tratta di valichi di frontiera aperti al transito dei servizi di trasporto merci, dove i controlli e gli screening non possono durare più di quindici minuti.

I valichi di frontiera di tipo "corsia verde" devono essere aperti indistintamente a tutti i veicoli di trasporto merci, pesanti

e leggeri e, ove applicabile, a treni e navi. In questo contesto, tutte le restrizioni alla circolazione in vigore prima dello scoppio della crisi (divieto di circolazione nel fine settimana, divieti notturni, divieti settoriali ecc.) dovrebbero essere sospese, al fine di **umentare la fluidità del traffico**.

Più nel dettaglio, ai valichi di frontiera di tipo "corsia verde" le procedure devono essere ridotte al minimo e ai conducenti di veicoli merci non deve essere chiesto di presentare documenti diversi da quello di identità e dalla patente di guida e, se necessario, un modello di lettera standard del datore di lavoro.

Questi corridoi verdi stanno garantendo la tenuta del mercato unico. Ma la sfida è più grande: **dobbiamo riaprire l'Europa**, rimuovendo in maniera graduale tutti i blocchi ai trasporti introdotti in questo periodo.

L'alleggerimento delle misure di confinamento vuol dire anche rilanciare la mobilità nel continente. In Europa ci stiamo preparando da settimane a questo scenario e presenteremo a breve un piano dettagliato per la reintroduzione "in sicurezza" dei servizi di trasporto e delle connessioni tra stati membri, da adottare non appena la situazione sanitaria lo consentirà, anche in vista degli spostamenti previsti durante il periodo estivo.

La crisi lo ha dimostrato una volta di più: **i trasporti sono un settore strategico**, prioritario, almeno quanto lo sono la sanità e l'agricoltura. Di conseguenza, la libera circolazione può e deve essere difesa anche in momenti d'emergenza come quello che stiamo vivendo. L'Europa sta facendo la sua parte, ora spetta agli stati avere la volontà e il coraggio per coordinarsi.



Marco Campomenosi
Capogruppo Lega al PE

Covid-19: la ricaduta della pandemia sulla logistica

Le iniziative intraprese dalla Lega a Bruxelles

La pandemia di covid19 e il conseguente lockdown istituito nel giro di poche settimane da pressoché tutti i maggiori Paesi europei hanno chiaramente dimostrato che i settori della logistica e dell'**autotrasporto** ricoprono un **ruolo essenziale** per la tenuta del mercato interno e per la garanzia di beni e servizi essenziali al cittadino. In effetti, nessuno può negare che gli sforzi fatti dalla filiera logistica sono stati, e sono tutt'ora, proporzionati alla situazione di assoluta straordinarietà che sta caratterizzando il primo semestre del 2020.

Ciononostante le ricadute profondamente negative della pandemia sul tessuto socioeconomico nazionale ed europeo non hanno risparmiato il settore, che ha inoltre dovuto affrontare, in tutta la sua filiera, numerose problematiche di natura non solo economica, ma anche organizzativa e burocratica. Gli operatori hanno dovuto far fronte a un **drastico calo della domanda** ed a una serie di restrizioni, dovute e opportune, adottate dagli Stati, a fronte di una scarsa reattività delle istituzioni europee nei confronti della crisi incipiente.

Unanimemente, i centri studi delle associazioni di categoria prevedono un **crollo del Pil italiano** che potrebbe superare il 10%, mentre la decrescita del volume di merci movimentate all'interno della catena logistica nazionale dovrebbe attestarsi tra il 20 ed il 25%, pari a circa 18 miliardi di mancati ricavi¹. In data 6 Aprile, già si è parlato di 2,5 miliardi di crediti insoluti nei confronti delle imprese della filiera logistica. Si tratta di cifre preoccupanti

che disegnano uno scenario assai cupo, a cui è necessario far fronte con **politiche coraggiose** che fuoriescano dal perimetro del rigore e dell'austerità tanto caro alle élites di Bruxelles, sebbene i falchi della Commissione Europea abbiano già chiaramente detto che non accetteranno deroghe oltre il termine dell'emergenza sanitaria.

Fin dal mese di Marzo abbiamo sottoposto all'attenzione della Commissione Europea, in una lettera inviata alla Commissaria Valean e con interrogazioni parlamentari, alcuni problemi che si sono venuti a creare per il settore della logistica, e abbiamo messo sul tavolo le nostre proposte per sostenere una ripresa che altrimenti rischia di restare un miraggio.

Innanzitutto, l'Unione Europea deve permettere agli Stati un'adeguata **flessibilità economica** e derogare alle normative capestro sugli aiuti di Stato. Occorre, infatti, lasciare più margine di azione ai Governi Nazionali, troppo a lungo ingessati quanto alla possibilità di svolgere un'azione pubblica nei confronti delle imprese di settori strategici che necessitano difesa e promozione. La stessa Commissione, solitamente così refrattaria ad aperture in questo senso, proprio recentemente ci ha mostrato come sappia derogare al proprio furore ideologico di stampo nord-Europeo quando si è trattato di prorogare per altri 4 anni la possibilità, per i grandi armatori, di occupare verticalmente, in barba a ogni principio antitrust, la filiera della logistica portuale. Abbiamo anche chiesto risorse addizionali per i maggiori programmi di investimento e l'utilizzo delle somme

non ancora spese dell'attuale CEF per intervenire, attraverso co-investimenti del 50% e procedure semplificate, sulle infrastrutture che si sono dimostrate strategiche per la gestione dell'emergenza. Sul versante dell'autotrasporto, oltreché aver ribadito la necessità di fornire un ampio **sostegno alle imprese** e di risolvere le problematiche esistenti ai confini, tutelando la salute dei lavoratori, abbiamo invocato deroghe temporanee uniformi su alcuni obblighi ai quali sono sottoposti gli autotrasportatori e che la situazione emergenziale ha, di fatto, impedito di adempiere. Le deroghe concernono in particolare il riconoscimento europeo delle proroghe su tutti i certificati richiesti in caso di trasporto internazionale (certificati CAP, CQC, ADR, ecc.), così come quelli sottoposti all'autorità nazionale dei singoli Stati. Su quest'ultimo punto vale la pena sottolineare che le **deroghe riguardanti i tachigrafi e le revisioni**, emanate dal MIT, non prevedono un riconoscimento sul piano transnazionale, creando seri problemi agli autotrasportatori.

Inoltre, la portualità è una tematica sulla quale riteniamo che le istituzioni europee debbano particolarmente insistere nel quadro del sostegno all'economia, perché non possiamo permettere che la nostra catena logistica sia sostenuta da una intermodalità fragile o marginale. Naturalmente in merito alla portualità serve una forte progettualità nazionale, che rivendichi il ruolo storicamente centrale dell'Italia nel flusso di merci mediterraneo, allorché i porti italiani sono garanti di un gettito fiscale imponente e sono in diretta competizione con quelli del Nord Europa.

¹ I dati riportati sono stati divulgati dal Centro Studi di Confetra e da Fedespedi, cfr. <https://www.fortuneita.com/2020/04/07/effetto-covid-19-affonda-la-logistica-italiana/>, e <https://www.trasporti-italia.com/logistica/fedespedi-allarme-liquidita-per-la-logistica-il-settore-non-puo-sostenere-gli-oneri-del-lockdown/42289.vv>



Emanuele Scagliusi
Deputato M5S

Decreto Cura Italia

Misure a favore dell'autotrasporto

Nonostante l'emergenza Covid-19, gli italiani continuano a trovare gli **scaffali dei negozi pieni** dei prodotti, innanzitutto alimentari anche freschi e freschissimi, che sono abituati consumare in questo periodo.

Ciò sembra ovvio e scontato ma rappresenta un risultato eccezionale che è possibile grazie alle imprese di trasporti. Se da un lato va, ovviamente, elogiato il lavoro in prima linea di tutto il personale sanitario, dall'altro vanno sostenute le filiere agricole e agroalimentari che non si sono fermate nonostante le tante difficoltà causate dal Coronavirus, ma non bisogna dimenticare che questi sforzi risulterebbero vani senza l'**instancabile lavoro del comparto trasporti**.

Questo settore, infatti, ha un ruolo cruciale nella fornitura di beni primari utili al superamento di questa crisi e la logistica e tutta la catena di approvvigionamento svolgono un compito fondamentale per consentire la continuità dei servizi e la circolazione delle merci.

Non sono mancate le difficoltà, soprattutto alle frontiere, su cui è intervenuta immediatamente la Farnesina sbrogliando diverse situazioni che rischiavano di discriminare ingiustificatamente le nostre merci.

Ad oggi non ci sono blocchi, ma solo un doveroso **rafforzamento dei controlli** dal punto di vista sanitario: su ciò si è espressa anche la presidente della Commissione von der Leyen che ha garantito la creazione di "corridoi verdi" per le merci, con tempi di attraversamento delle frontiere di 15 minuti al massimo.

Le disposizioni anti-Covid-19 anche negli altri Paesi con la conseguente chiusura dei canali Horeca hanno comportato,



però, un notevole ed inevitabile **calo delle esportazioni**, soprattutto agro-alimentari. Per rilanciarle in ottica futura, nel Cura Italia sono state destinate, per il 2020, 150 milioni di euro nel "Fondo per la promozione integrata". In questo decreto, convertito in legge dalle Camere, abbiamo potenziato il **Fondo di Garanzia** per le piccole e medie imprese, sospeso il pagamento dell'IVA, le ritenute fiscali e i contributi previdenziali nonché le cartelle esattoriali, oltre ad assicurare incentivi per **interventi di sanificazione** degli ambienti e degli strumenti di lavoro. Sono sospese le tasse di ancoraggio nei porti, i canoni demaniali si potranno pagare entro fine anno e abbiamo predisposto il differimento del pagamento dei diritti doganali senza interessi.

Abbiamo provveduto a protocolli che mettessero in sicurezza gli autotrasportatori, anche nei luoghi di carico e scarico. Abbiamo evitato inutile burocrazia, visti i tempi: tutti i veicoli sono autorizzati a circolare sino al 31 ottobre; la patente di guida sarà comunque valida sino al 31 agosto mentre sono posticipate al 30 giugno la presentazione della dichiarazione ambientale dei rifiuti movimentati

nel 2019 e il pagamento del diritto di iscrizione all'Albo dei gestori ambientali. Nell'attesa dei **provvedimenti di ristoro**, necessari per la ripartenza dell'economia, previsti nel cosiddetto Decreto Aprile, per il comparto del trasporto siamo intervenuti sulle criticità delle attività di revisione dei mezzi pesanti già dalla proposta di modifica al Codice della Strada, esteso la sospensione di versamenti, ritenute, contributi a tutto il mondo della filiera logistica nonché faremo tutto il possibile per sostenere le imprese del settore per dare risposta alle diverse problematiche.

C'è, infatti, un continuo dialogo con le confederazioni del settore nelle sue varie articolazioni. Il Ministero dei Trasporti ha già provveduto ad avviare quattro bandi dal valore di 480 milioni di euro per lo **sviluppo di progetti di recupero** per waterfront, accessibilità turistica, Green Ports e digitalizzazione della logistica in Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia ed è stato istituito un gruppo di lavoro congiunto con l'Autorità di Sistema Portuale per il rapido utilizzo di risorse già disponibili con l'obiettivo di contenere le ricadute negative e dare rapida ripartenza all'economia del mare.



Gianantonio Da Re
Eurodeputato Lega

Blocco del trasporto merci al confine italo-austriaco

L'innalzamento delle barriere contro il Covid-19

L'emergenza Covid-19 ha reso evidente quel che da tempo tutte le persone ragionevoli e di buon senso vedevano con i loro occhi: l'inesistenza politica di quest'Europa, che si è consolidata solo su un **patto di carattere economico** e sull'emissione di una moneta comune, eliminando qualsiasi principio che giustifichi la stessa esistenza teorica dell'Unione europea.

Non appena l'epidemia si è manifestata con aggressività e virulenza in Italia, per poi dilagare, nei giorni successivi, com'era prevedibile, nella comunità europea e nel resto del mondo, il riflesso degli altri Paesi europei è stato variegato (derisione, disinteresse, incomprensione di quello che stava accadendo, mancanza totale di solidarietà, non solo economica, ma semplicemente umana) e, in alcuni casi, si è risolto immediatamente nell'isolamento e nell'**innalzamento di barriere** nei confronti del nostro Paese, considerato colpevole di non si sa che cosa e colpito in maniera drammatica da un nemico insidioso e invisibile.

Esemplare, da questo punto di vista, è stato il comportamento adottato dal Governo austriaco, che ha inteso adottare immediatamente, tra le misure di prevenzione contro la diffusione del Covid-19, **stringenti misure di controllo** tali da portare al blocco del trasporto merci al confine italo-austriaco, in particolare al Brennero. Questa decisione ha provocato code di chilometri e chilometri al confine italo-austriaco, lasciando le migliaia di autotrasportatori italiani senza alcuna assistenza, in balia di una decisione incomprensibile, ingiustificata e dannosa.

Non appena appresa questa notizia, sollecitato anche dalle richieste che mi provenivano dal mio territorio di



appartenenza, il Veneto e, sul piano più generale, sul mio diritto-dovere di parlamentare europeo di rappresentare gli interessi e di **difendere i diritti dei cittadini**, delle imprese e del sistema economico italiano, in base all'138 del regolamento del Parlamento europeo, ho presentato alla Commissione europea un'interrogazione con risposta scritta (la numero E-001610/2020), nella quale giudicavo "del tutto **ingiustificata la misura adottata dall'Austria**, che sta provocando gravi danni non solo alle aziende di trasporto italiane, ma anche all'economia italiana, andando a colpire la competitività delle nostre piccole medie imprese". Sottolineando anche che "dal momento che non vi sono esigenze di natura sanitaria che giustifichino la decisione adottata dall'Austria, tenuto conto del diritto alla libera circolazione delle merci", chiedevo alla Commissione "d'intervenire nei confronti dell'Austria chiedendo l'immediata sospensione della decisione adottata e il conseguente ripristino del transito delle merci".

Devo constatare che l'intervento dell'organo di governo dell'Europa è stato tardivo, consentendo **disagi**

ingiustificati di enorme portata. Dopo troppi giorni, i divieti posti dalle autorità austriache sono caduti, ma questo nulla toglie al precedente che si è determinato, che ha leso libertà fondamentali.

Che siano di monito questi fatti per coloro che ritengono che in Europa nulla debba cambiare. Così com'è l'Europa non serve a nessuno, né agli Stati, perché lede la loro sovranità e la loro dignità, né ai cittadini europei, che la sentono lontana rispetto ai loro interessi, ai loro bisogni, ai loro diritti. Bisogna rifondare l'Europa su principi che salvaguardino il vero federalismo, la responsabilità, la solidarietà.

Questo è il primo insegnamento che deriva da questa vicenda, che al momento non sappiamo se e come avrà termine. Il "dopo" sarà tutto non solo da ricostruire, ma da cambiare nelle sue fondamenta, con nuove regole di convivenza tra gli Stati europei. Un "nuovo patto", che restituisca all'Europa la sua identità, che essendo cristiana non può fondarsi su esasperati egoismi di carattere nazionalistico. Che senso ha, altrimenti, continuare a chiamarla "Europa"?



Eleonora Evi
Eurodeputata M5S

Green New Deal: accelerare la transizione della mobilità Per ridurre le emissioni climalteranti

L'attuale crisi sanitaria provocata dalla diffusione pandemica del Covid-19 mostra chiaramente che l'attuale sistema di sviluppo economico non funziona e che **crisi come queste potrebbero ripetersi** se non eradiciamo la causa prima della diffusione di virus come il Covid-19.

La perdita di biodiversità e la distruzione di habitat naturali, causate del nostro modello di produzione e consumo, contribuiscono infatti alla **diffusione delle malattie infettive** e in particolare delle zoonosi, cioè delle malattie trasmesse dagli animali all'uomo. La diffusione esponenziale dell'allevamento industriale, ad esempio, erodendo gli habitat naturali della fauna selvatica, ha aumentato le possibilità di contatto tra bestiame e animali selvatici, facendo così esplodere il rischio di trasmissione delle malattie originate da questi ultimi.

Se non agiamo al più presto per **arrestare la perdita di biodiversità** ci condanniamo a continuare a combattere guerre contro virus che abbiamo noi stessi contribuito a diffondere.

Il Covid-19 si è anche rivelato particolarmente pericoloso proprio in zone ad alto tasso di inquinamento come nella Pianura Padana.

Un recente studio scientifico della Società italiana di medicina ambientale (Sima) dimostra come elevati livelli di particolato in atmosfera possano aumentare la diffusione del Coronavirus proprio fungendo da vettori di trasporto e diffusione dei virus. Inoltre, il particolato permetterebbe al virus di rimanere nell'aria in condizioni vitali per diverse ore o addirittura giorni.

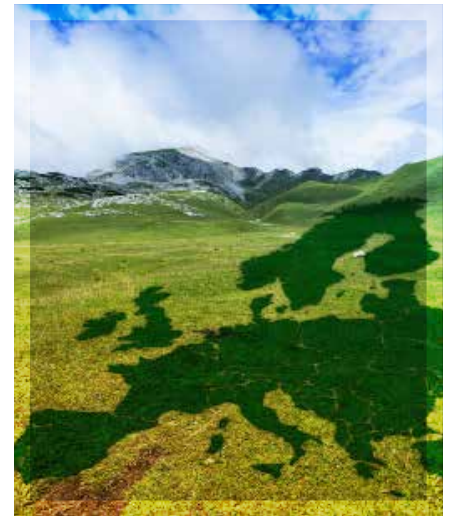
Non bisogna poi dimenticare che l'inquinamento atmosferico causa ipertensione, diabete e malattie

respiratorie, tutte condizioni che aumentano la mortalità del virus. È pertanto fondamentale adottare misure concrete per **ridurre l'inquinamento atmosferico** a partire dalla promozione del trasporto pubblico, dei veicoli puliti, della mobilità ciclistica, e delle aree pedonali. Bisognerebbe disincentivare il trasporto aereo e potenziare quello ferroviario (ad eccezione di progetti infrastrutturali ad alto impatto ambientale, inutili e costosi come il TAV), eliminare le esenzioni al kerosene e vietare la commercializzazione di veicoli diesel e benzina dal 2035. Il trasporto è una delle principali cause dell'inquinamento atmosferico ed è anche l'unico settore in cui le emissioni di gas a effetto serra continuano ad aumentare.

Nella recente comunicazione sul **Green Deal Europeo** pubblicata dalla Commissione Europea, l'UE si impegna ad accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile e a zero emissioni. Per poter raggiungere l'obiettivo di emissioni nette pari a zero entro il 2050 è necessario **ridurre le emissioni climalteranti** prodotte dai trasporti del 90% entro il 2050.

Per questo motivo, in una recente lettera che ho inviato al Presidente della Commissione europea Ursula Von der Leyen, insieme ad altri colleghi, ho chiesto di non rallentare il raggiungimento degli obiettivi climatici e di non soccombere alle richieste di quei settori industriali che vogliono approfittare dell'attuale emergenza sanitaria per ritardare quel cambiamento necessario che serve al nostro pianeta e alla nostra società.

Trovo sconcertante che l'industria automobilistica chieda di dilazionare gli obiettivi di riduzione delle emissioni



delle auto e, già prima della pandemia, il Ministro tedesco dell'Economia aveva fatto una tale richiesta, da me denunciata in una lettera alla Commissione Europea, a dimostrazione che il settore non si è mai veramente impegnato a diventare più sostenibile e trova ora la scusa del Covid-19 per fare i propri interessi a scapito dell'ambiente e della salute dei cittadini.

La transizione verso una **mobilità elettrica e pulita** è inevitabile. Dobbiamo stimolare la domanda di auto a emissioni zero e il passaggio ad una sharing economy in cui i produttori di auto non sono solo responsabili della vendita dei loro prodotti ma rimangono responsabili durante il loro intero ciclo di vita.

Per superare questa crisi abbiamo bisogno non solo di **nuovi strumenti di finanziamento** europei, come gli Eurobond, con i quali supportare il Green Deal europeo e la transizione verso un'economia circolare ma anche di reindirizzare i tutti i fondi europei destinati a progetti che risultano antitetici a questo obiettivo, come quelli legati alle fonti fossili e al TAV.



Walter Coletta, Professore a Contratto di Supply Chain Design presso la LIUC – Università Cattaneo.

Il ruolo del Covid-19 nella trasformazione della Supply Chain

Vulnerabilità delle Supply Chain

In queste settimane l'emergenza Covid-19 ha portato alla luce la non adeguatezza e fragilità delle Supply Chain di molte aziende evidenziando il valore fondamentale e strategico della Logistica per l'approvvigionamento. Pensiamo per esempio ai **beni di prima necessità** e la consegna a domicilio di tutto ciò che occorre per vivere e lavorare. Mai prima d'ora era stato ipotizzato uno scenario di paralisi delle Supply Chain così ampio, trasversale e globale. Stiamo vivendo una crisi che sta mostrando al mondo la non adeguatezza e la **fragilità del nostro sistema** di produzione e distribuzione industriale.

Bloccata inizialmente l'economia cinese, dalla quale dipendono gli indotti industriali di buona parte d'Europa e Stati Uniti, oggi sono sempre più drammaticamente coinvolti la gran parte dei Paesi del mondo, in particolare, in questo momento, Paesi Europei e ancora di più proprio dall'Italia, seguita dalla Spagna, dall'Inghilterra, Francia e Germania.

Molte aziende si trovano, con l'aumentare delle restrizioni anti-Coronavirus, a lavorare con ritmi di produzione elevati, molti ordini da allestire in poco tempo e un numero ridotto di operatori, altre, in business non considerati vitali e in conseguenza dello stop ai movimenti e alla comunicazione diretta fra le persone, si sono trovate a dover chiudere e comunque con domande drammaticamente basse rispetto alla loro capacità. Questa situazione, in continua evoluzione, richiede da parte delle aziende la **capacità di gestire nell'immediato** eventi non pienamente prevedibili.

Con catene di fornitura sempre più complesse, interconnesse a livello globale e tecnologicamente avanzate, è quindi di fondamentale importanza riorganizzare le attività aziendali per cogliere le



opportunità che questa emergenza può portare, adottando modelli di Supply Chain più moderni ed efficienti.

Gestire la supply chain è un lavoro che coinvolge specialisti nella produzione, acquisti, distribuzione, trasporti ma oggi è connesso e vitale per il lavoro di tutto il team manageriale di una azienda o organizzazione: dai Sistemi Informativi alle Operations alla Customer Relationship manager, alle Strutture Amministrative e di Controllo di Gestione fino al Top Management.

I cambi nella gestione della supply chain sono spesso rivoluzionari e il ritmo dei cambiamenti è sempre più elevato.

Nella nostra economia globale sempre più **connessa e interdipendente**, il processo di consegna di materie prime componenti e prodotti finiti e informazioni e servizi da un luogo ad un altro luogo è supportata attraverso nuove sbalorditive innovazioni tecnologiche, intelligenti applicazioni di vecchie idee, applicazioni matematiche apparentemente magiche, potenti software ma anche l'applicazione vecchio stile di adeguata capacità in termini di risorse umane, sviluppo di immobili e strutture, trasporti.

La soluzione? È necessario, in questi

contesti, sviluppare una **“triple A supply chain”** capace di garantire la continuità di business. Per raggiungere questo obiettivo è opportuno realizzare sistemi di Supply Chain collaboration e sharing di informazione (ordini cliente, operazioni interne, condivisione delle capacità produttive, distributive, stock, ordini fornitore) con tutti gli attori della filiera distributiva; adottare modelli di postponement, che permettano una **gestione più efficiente** dello stock e una personalizzazione di prodotto all'ultimo momento (stock di componenti standard e ottimizzazione del servizio al cliente finale in un mercato ad alta variabilità); progettare e realizzare piattaforme digitali di controllo basate sulle nuove tecnologie (Big Data, cloud, Internet of Things, Machine Learning).

Emergono quindi:

- **Supply Chain Agili:** in grado di rispondere velocemente a cambi improvvisi del mercato, in termini di fornitura e domanda. Adottare questo modello permette di minimizzare in maniera efficiente eventi disruptive provenienti dall'ambiente esterno e riprendersi velocemente da eventuali crisi (es. disastri naturali, epidemie,

Fig 1 Supply Chain tre volte A

Le Supply Chains dei leader non sono solo veloci e efficienti :

Sono anche :

- **Agili** : Rispondono velocemente per affrontare cambi improvvisi in termini di fornitura e domanda . Gestiscono disruptions esterne minimizzandole in maniera efficiente . E recuperano velocemente da shocks come disastri naturali , epidemie , e attacchi di computer virus.
- **Adattabili** : Evolvono dinamicamente mentre il progresso economico , I cambiamenti politici , I trend demografici , e le innovazioni tecnologiche danno nuova forma ai mercati .
- **Allineate** : Allineano gli interessi di tutte le compagnie partecipanti alal supply chain con le proprie. Mentre ogni player massimizza I suoi propri interessi , ottimizza le performance della supply chain nello stesso modo

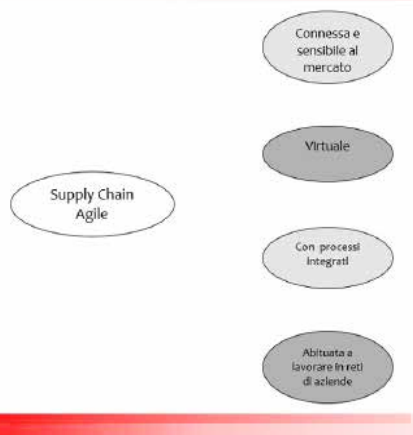
Il Prof. Walter Coletta

Ha conseguito il diploma Master in Scelte Tecnologiche e Gestione d'impresa alla Business School del Politecnico di Milano e il Master Universitario di secondo livello in Gestione Aziendale e Sviluppo Organizzativo presso il Politecnico di Milano. Ha conseguito il diploma del corso lungo in Amministrazione e Controllo di Gestione presso la SDA Bocconi.

Le sue aree di competenza riguardano Operations e Supply Chain Management, con particolare focalizzazione sui temi di integrazione e cooperazione della filiera, Lean Management e Process Improvement, sia nelle imprese industriali che di servizi.

Supply Chain Strategy and Design

Caratteristiche distintive di una Supply Chain Agile



attacchi cyber ecc); occorre avere la capacità di passare velocemente da una fonte di fornitura ad un'altra , di creare velocemente stock adeguati a reggere le punte di domanda su alcuni prodotti, di ridurre invece dei propri stock per altri prodotti per ridurre rischi di obsolescenza e creare liquidità necessaria per affrontare la crisi, trasportare in tempi brevi e affidabili materiali e merci essenziali per la sopravvivenza.

• **Supply Chain Adattabili**: capaci di evolvere dinamicamente e adattarsi ai cambiamenti del mercato e delle esigenze dei consumatori (es. cambiamenti politici, innovazioni tecnologiche ecc);in funzione dell'evoluzione della crisi bisognerà adattare le supply chain. Per rimanere nella drammatica realtà di questi giorni, abbiamo visto come i produttori si stanno riciclando velocemente, passando a produrre mascherine, tute, ventilatori, materiali e strutture per le camere di rianimazione. Il presidente Trump chiede e vuole imporre a General Motors di adeguare i suoi impianti alla produzione di

ventilatori .Vediamo ospedali importanti con nuove postazioni di rianimazione e intubazione o addirittura ospedali da campo o un gran numero di postazioni in aree fieristiche, la cui realizzazione è fatta in tempi brevissimi, coerenti con l'avanzare della pandemia.

• **Supply Chain Allineate**: capaci di allineare costantemente e prontamente gli interessi di tutti i partner di filiera in ottica Win-Win ovvero raggiungere gli obiettivi di ogni singolo player

ottimizzando le performance dell'intera supply chain, avendo ben chiari quali sono le necessita dei clienti finali e in questo momento dell'intera società. Oggi, nell'attualità di questi giorni, gli obiettivi più importanti sono: salvare vite umane negli ospedali e nelle case, distribuire tempestivamente medicinali tamponi e ossigeno dove servono per il controllo e la gestione della pandemia e permettere la distribuzione del cibo senza la creazione di code e file pericolose e time -spending ai supermercati. Per raggiungere l'obiettivo tutti i partner coinvolti lungo filiere diverse devono aver chiaro l'importanza dell'obiettivo finale e il ruolo e l'obiettivo parziale da raggiungere per supportare l'obiettivo finale.



Giordano Biserni
Presidente ASAP

La vita cambiata

La riscoperta della nostra italianità e della nostra solidarietà

È arrivato silenzioso e avvolgente come una serpe, poi si è manifestato in tutta la sua insidia. All'inizio credevamo che questo coronavirus fosse uno dei tanti virus periodici provenienti dalla Cina, che spaventano, ma poi passano. Insomma, pensavamo sinceramente che fosse un problema loro.

Non è stato così e gradualmente, ma anche velocemente, è arrivato anche da noi e ha ribaltato in pochi giorni gli ottimismo di maniera anche di qualche epidemiologo "è una banale influenza, solo un po' più diffusa"... No, non era così, la realtà ci ha dato un sonoro ceffone e ci ha costretto a **invertire completamente gli stili di vita**. Prima con le zone rosse della Lombardia e del Veneto, poi gradualmente come in una nuvola rossa che si espandeva, il "virus" ha catturato e trasformato la vita di tutto il Paese con nuovi connotati.

Chiusi in casa in una sorta di arresti domiciliari. Uscita consentita solo per particolari motivi: lavoro, spesa, stato di necessità. Poi mascherine, code ai supermercati, attenzione e spavento per lo starnuto e il colpo di tosse, nostro e degli altri.

Ma abbiamo riscoperto anche la forte italianità fatta di veri gesti di eroismo quotidiano dei medici, degli infermieri dei sanitari del 118 (Dio vi benedica, non finiremo mai di ringraziarvi!) ma anche le forze di polizia e i VF là fuori in prima linea per **difenderci dalla espansione del virus**, per bloccare la circolazione di quegli stolti che girano senza nessun valido motivo. Ma si è dovuti arrivare a questo dopo che fino a sabato 7 e domenica 8 marzo in piena pandemia, c'erano centinaia di giovani ammassati in assurde movide, e tante famiglie con bambini ammassate sul lungomare di

Rimini e Cesenatico, tranquillamente seduti fitti fitti nei bar. Incredibile!

Poi è scattato il **blocco totale** anche se più attenuato di quello adottato dai cinesi. Loro nella regione di Wuhan hanno fermato tutte le attività e le uscite dai palazzi e grattacieli se non un paio di volte la settimana per fare spesa. Ogni cittadino è stato dotato di un codice che ne blindava i movimenti.

Da noi le misure sono un po' meno rigide e speriamo si rivelino comunque efficaci. Ma ci sono aspetti positivi come conseguenza di questa pandemia? Sì, il Paese ha **riscoperto il concetto di solidarietà**, di sostegno reciproco: che belli quei canti della gente dai balconi nei rioni, con l'Inno nazionale gridato in coro, e le "canzoni un po' stonate" ma calde e commoventi espressioni del nostro essere italiani. Unici con i nostri difetti, ma anche con tanti pregi!! Tutti calati in una sorta di preghiera laica comune, nel momento in cui perfino le chiese sono chiuse come neanche durante le due terribili guerre mondiali.

Ma ci sono altri aspetti positivi? Certo. La pandemia ha fatto capire a tanti giovani, che hanno tutto e tutti a disposizione, che non tutto è garantito e che le scuole possono rimanere improvvisamente vuote per settimane come mai è accaduto. E anche quel professore severo dopo un paio di settimane può cominciare a mancarti... Ha fatto capire ai ragazzi che i social sono utilissimi e fanno comunità, ma la "cagnara" dei tuoi compagni di scuola è tutta un'altra roba.

Ha fatto riscoprire **il calore della famiglia** a quelli che erano sempre in giro e avevano dimenticato di avere un coniuge. Abbiamo interrotto improvvisamente le nostre esasperate corse quotidiane per i nostri mille



impegni. Ma non erano indispensabili...? Ha fatto e fa fare bei mucchi di soldi ai produttori di mascherine, di amuchina (ma esiste veramente??) e di disinfettanti e saponi per le mani.

E soprattutto ha fatto persino **diminuire gli incidenti stradali** e i morti sulle strade. Chiusi i locali, quasi azzerate le stragi delle notti del fine settimana e la sinistrosità in generale.

Nonostante tutti questi "benefici" caro coronavirus se ti togliessi di torno ci faresti un grande piacere!

Siamo un popolo che non molla e questa esperienza ci rafforzerà!

Ritroviamo compattezza! Intanto stiamo però assolutamente in casa!!

Torneranno le file! Non davanti ai supermercati, ma in auto per andare al mare, al lago e in montagna! E vedrete come ameremo anche le file in autostrada...!! Forza allora **pensiamo positivo!** E avanti!

NOLEGGIO

PER IL TUO LAVORO - PER I TUOI CLIENTI

PERCHE' NOLEGGIARE

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

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

GAMMA DRIVER - POSTINI - FOOD

EVO E—TIMES CITY 8000 HT



FRAME	Alu Formed 28"/24" easy access, Lega 6061-T6, Tig Welded
FORK	Tig 25" - 24" nobilita cavalletto
REAR DERAILLEUR	Shimano 3 velocità interno
SHIFTERS LEVERS	Shimano
BRAKES	Frein a rullo Shimano
HUBS	Shimano Alu 36h motor on frame
SADDLE	Copertura morbida in visile imbottitura in PU con spalmetti in gomma
TYRES	Posizione 26" x 1.75" antecore 24" x 1.75"
MOTOR	Brushless 36V 250W on front Hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v, 11Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h30min
MAX ASSISTED SPEED	25Km/h
DISPLAY	Basic: white-on-carla più 3 livelli di assistenza
OTHER FUNCTIONS	Light

TRIO E—CARGO *Atala*



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

SCOOTER eSpro70 *Askoll*



DESCRIZIONE PRODOTTO

- Grande manovrabilità
- 2 Batterie estraibili
- Diverse modalità di marcia
- Seduta Ergonomica
- Pneumatici a doppia mescola
- Potenza 2700 W
- Velocità Massima 66Km/h
- Autonomia 96Km
- Leggero, Solido, Affidabile
- Elevata Capacità di carico 40kg Massimo

GAMMA COLORI



GAMMA TURISMO - CITTA' - CITTA'

RIVIERA CLITE S 400 *Atala*



FRAME	Alu Formed 26" easy access, internal cables
FORK	Hi-Ten Tig 26"
REAR DERAILLEUR	Shimano Tourney RD-TY100
SHIFTERS LEVERS	Shimano Tourney SL-4515 Rapidfire, 9s
BRAKES	Promax Alu
FREEWHEEL	Shimano tourney 6s 14-28
HUBS	Shimano Alu 36h motor on rear
SADDLE	Sella Royal Wave
TYRES	Byre Garda 26" x 1.75"
MOTOR	Bafang brushless 36V 250W on rear Hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v, 468Wh, under carrier
SENSOR TYPE	Speed sensor
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25Km/h
DISPLAY	Atala A320, with LED, Power +/- light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-6 Km/h with no pedaling External light control

SPORT CK500 LTD *Atala*



FRAME	Alu Formed 27.5", Hydroformed, custom tubing internal routing
FORK	Suntour XCM R6, 100 mm, Remote lockout
REAR DERAILLEUR	Shimano Altus RD-M2000 SGS
SHIFTERS LEVERS	Shimano Altus SL-M2000 Rapidfire, 9s
BRAKES	Shimano BR-M315, Rotor 30M-RT10 180 mm/180 mm
HUBS	Shimano Tv505, Cl, 32h
SADDLE	Sella Royal Sauris
TYRES	Schwalbe Smart Sam 27.5" x 2.60"
MOTOR	Bosch Performance CX 34N, 250W central position
MAX TORQUE	75 Nm
BATTERY	Power pack 500, Frametype, 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% eco - Tour 120% - CMT3 120%/200% - Turbo 300%

CITTA' eB2 *Askoll*



DESCRIZIONE PRODOTTO

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

GAMMA COLORI

TELAIO:  

DITTAGGI:  

Transpotec Logitec 2021

Ripartiamo per tracciare nuove percorsi insieme

La manifestazione leader in Italia per i settori trasporti e logistica, in programma **dal 18 al 21 marzo 2021**, si prepara a un'edizione che vuole offrire un contributo concreto al settore. Un progetto in dinamica evoluzione che, in un'ottica di sempre maggior integrazione tra trasporti e logistica, trova la sua sede ideale a Milano.

Il prossimo appuntamento con Transpotec Logitec è tra poco meno di un anno: riparte dunque il cammino verso la manifestazione, in un momento in cui il settore dell'autotrasporto sta concretamente dando prova del valore che ricopre a livello economico, ma soprattutto sociale, per l'intero Sistema Paese. Muovere le merci, soprattutto quando si tratta di beni di prima necessità come il cibo o i farmaci, è infatti cruciale per **garantire i servizi essenziali** a tutta la comunità civile. E in questo momento, grazie anche al contributo degli autotrasportatori, lo si sta dimostrando "sul campo".

Si tratta di un mercato consapevole del proprio ruolo, che oggi più che mai ha bisogno di continuità e sicurezza e che, a valle di questo particolare momento, dovrà farsi trovare pronto a **cogliere le opportunità di progresso**, avviando una



riflessione sui nuovi scenari tecnologici, le urgenze occupazionali, le sfide del prossimo futuro.

Transpotec Logitec 2021 vuole essere lo strumento in più al fianco degli operatori del trasporto e della logistica, per favorire questo confronto, creando concrete occasioni di rilancio di tutti i comparti. Pensata come una piattaforma integrata di business e contenuti, la manifestazione si focalizzerà su quei temi che stanno avendo concreti e significativi impatti su organizzazioni aziendali, processi logistici e competenze di chi opera nel settore.

Al centro del progetto saranno infatti la **mobilità sostenibile**, in chiave ambientale, viste le nuove normative europee sulle emissioni, ma anche in termini di *total cost of ownership*; la sicurezza, aspetto che unisce in una cultura sempre più condivisa costruttori, autotrasportatori e responsabili della movimentazione di merci e persone; la **digitalizzazione di mezzi e servizi**, che sta rivoluzionando le potenzialità dei veicoli, ma anche la quotidianità degli operatori di logistica e autotrasporto. Trasversale, infine, il tema della professionalità e della **formazione dei giovani**, tra ricerca di nuovi skill e paradossi occupazionali: in una Europa in cui la gran parte delle merci trasportate via terra viaggia su gomma, la penuria di camionisti e tecnici specializzati è un tema comune. Solo in Italia ne mancano più di 20.000 (fonte UNRAE).

Transpotec Logitec 2021 nelle sue varie accezioni, vetrina di innovazione, laboratorio di contenuti, osservatorio di mercato, incubatore di nuove idee, darà dunque spazio a questi temi, in una logica di business e aggiornamento professionale, proponendosi come **hub internazionale** a servizio del mercato e dei suoi attori.

La sfida di Transpotec Logitec 2021 è ben sintetizzata dalla **nuova identità grafica**, che accompagnerà nei prossimi mesi la manifestazione organizzata da Fiera Milano.

Transpotec Logitec si presenta con un



visual che racchiude in sé ogni elemento della mobilità e del trasporto e racconta l'anima più profonda di questo mondo, fatto di connessioni e interazioni.

La strada è l'elemento dominante, quello che salta subito all'occhio e che tutti conoscono e capiscono, ma, osservando bene, sono tante le realtà narrate ed esplorate: dal trasporto su gomma al ferroviario, fino al marittimo. La strada, con tutti i suoi colori che richiamano quelli del logo di Transpotec Logitec, diventa quindi un raccordo tra le molte anime che rappresentano il comparto, mentre la sua direzione, verso l'alto, **suggerisce una crescita** e uno sviluppo che non si ferma e che tende al positivo. A coronare tutto questo, un cuore verde, pulsante, che richiama la sostenibilità e l'attenzione per il mondo "green".

La scelta di coniugare l'immagine a un claim in prima persona plurale, **"Tracciamo nuovi percorsi. Insieme"**, testimonia infine la volontà di costruire, ancora una volta, un progetto espositivo condiviso con le varie componenti del mercato: produttori, stakeholder, associazioni, realtà accademiche e media.

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

Mobility Innovation Tour

Il debutto online dell'evento

Giovedì 23 aprile 2020 si è tenuto il debutto online del Mobility Innovation Tour 2020, con il webinar dedicato al **trasporto pubblico** per capire come cambierà questo servizio nella "fase 2" dell'emergenza. Il trasporto pubblico, così come molti altri settori, è stato catapultato dall'emergenza sanitaria in una crisi profonda, legata tanto al **calo degli introiti** quanto all'incertezza delle modalità con cui avverrà la ripresa.

Le nuove misure di sicurezza, all'insegna del distanziamento sociale, mettono in questione le regole e le prassi del trasporto pubblico. Così il Mobility Innovation Tour, giunto quest'anno alla **terza edizione**, ha deciso di non rimandare l'appuntamento ma di affrontare la tematica con mezzi alternativi, con un **webinar gratuito** intitolato "Il TPL nel post-emergenza, scenari per una (inevitabile) ripresa".

L'aula virtuale, apertasi alle ore 15:00 del 23 aprile 2020, ha accolto una platea di 1000 spettatori. Con un risultato del tutto inaspettato, i relatori hanno creato un dibattito interessante sugli scenari attesi e possibili nella "fase 2".

Alla conduzione del webinar hanno



partecipato: il professor Giuseppe Catalano, capo struttura tecnica del Ministero Infrastrutture e Trasporti, Andrea Gibelli, presidente ASSTRA, Giuseppe Vinella, presidente ANAV, Arrigo Giana, presidente Agens e Renato Mazzoncini, ex amministratore delegato di FS e docente di "Mobility, Infrastructures and Services" al Politecnico di Milano.

Inoltre, hanno preso parte alla tavola anche il direttore generale di ATB

Bergamo Gianni Scarfone, che ha portato la propria testimonianza da uno dei **territori maggiormente colpiti** dalla pandemia, e Alessandra Astolfi, Group Brand manager Green and Technology Division presso IEG GROUP.

Per raggiungere un pubblico ancora più ampio, e per andare incontro agli spettatori che, per via di alcuni problemi tecnici non hanno potuto assistere il diretta al convegno, il video del webinar è disponibile online.

DGConsulting s.c.
consulenza globale

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

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

Tel. 0171 412816 • Fax 0171 426964
Email gestione@dgconsulting.it



CAR DETAIL



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

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

ENTRY

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

BASIC

ENTRY LEVEL +

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

FULL

BASIC LEVEL +

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

SERVIZIO ESEGUITO A DOMICILIO TOTALMENTE AUTONOMO

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

Linee guida per l'autotrasporto

Come comportarsi per prevenire il contagio

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato le linee guida per il settore dell'auto-transporto da seguire durante l'emergenza sanitaria.

Siglato il protocollo con le organizzazioni di categoria e i sindacati, il contenuto delle linee guida da applicare per il **contenimento del contagio** da Coronavirus e per la sicurezza degli operatori del settore dell'autotrasporto è stato diffuso il 20 marzo 2020.

Sono chiamate ad applicare tali misure tutte le aziende di trasporto e logistica, comprese le filiere degli appalti e di attività accessorie del trasporto aereo, ferroviario, marittimo e portuale, autotrasporto merci e trasporto locale.

In particolare, le norme riguardano la **sicurezza dei lavoratori**, dei passeggeri, degli ambienti di lavoro, così come le stazioni, i terminal e i mezzi di trasporto. Vediamo di seguito alcune delle principali misure emesse. Il personale viaggiante, così come gli operatori che intrattengono rapporti con il pubblico devono rispettare la **distanza interpersonale** di un metro.

Nel caso questo non sia possibile, si devono indossare i dispositivi di protezione individuale (mascherina filtrante facciale e guanti), per i quali deve essere fornita l'informativa sul corretto utilizzo.



I locali di lavoro, così come i mezzi di trasporto e i mezzi devono essere sanificati e igienizzati in modo appropriato e frequentemente.

Se possibile, gli autisti dei mezzi di trasporto merci devono **restare a bordo** dei propri veicoli, se sprovvisti di guanti e mascherine. In tutte le situazioni in cui si renda necessario lavorare a distanza interpersonale minore di un metro, anche in ambienti all'aperto, è necessario l'uso delle mascherine. [Clicca qui per scaricare le linee guida complete.](#)

Successivamente, il 27 aprile 2020, il Ministero ha emesso anche le linee

guida dedicate al trasporto pubblico, contenente le modalità di informazione agli utenti e le misure organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19. [Clicca qui per scaricare il documento.](#)

Infine, grazie a una collaborazione tra "Benessere Italia", cabina di regia della presidenza del Consiglio, il supporto tecnico-scientifico delle politiche per il benessere dei cittadini, e l'azienda Chiesi Farmaceutici, sono stati messi a disposizione dell'autotrasporto 50 mila **flaconi di gel disinfettante** da 100 ml, destinati al settore pubblico e privato.

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

Plauso per il lavoro del cantiere per il Ponte di Genova Adesso si deve intervenire anche sulle altre infrastrutture

A quasi due anni dal crollo, martedì 28 aprile 2020, l'ultimo impalcato in acciaio del nuovo ponte di Genova, lungo 50 metri, ha raggiunto l'innalzamento completo, mostrando così **il percorso del viadotto** nella sua interezza e ricollegando le due estremità della città.

“Nonostante l'emergenza sanitaria in corso, i lavori presso il cantiere del Ponte di Genova continuano senza sosta, segno della **capacità di rinascita** della città e grande esempio di fattibilità da seguire in tutto il Paese” dichiara Secondo Sandiano, Presidente nazionale di Assotrasporti e Vicepresidente vicario di Eumove.

Per l'occasione, nella notte, le pile del ponte sono state **illuminate con il tricolore**, regalando a tutti gli italiani e al mondo intero immagini suggestive e commozone pur nel ricordo delle vittime del crollo e del Covid-19.

“Visto dal basso, il nuovo ponte sembra terminato. Il cantiere per la ricostruzione, avviato poco più di un anno fa, sta compiendo **un lavoro straordinario** per completare l'opera in tempi record rispetto alla normalità del nostro paese” aggiunge Sandiano.

Nel frattempo, mentre il Governo indaga sull'ultimo crollo, quello del ponte di Albiano ad Aulla (MS), il resto del patrimonio infrastrutturale italiano è in attesa di **interventi di manutenzione**



e ammodernamento che minacciano la vita di tutti gli utenti di strade e ferrovie.

“Come già suggerito più volte al Governo, chiediamo alle amministrazioni locali e statali di approfittare della riduzione del traffico per completare al più presto il monitoraggio di strade, ponti, gallerie e ferrovie; prima che l'emergenza sanitaria per il Covid-19 termini e gli italiani, così come gli stranieri, tornino a viaggiare numerosi nel nostro Paese mettendo a dura prova le **infrastrutture ormai logore**. Non vogliamo che dal conto delle morti per il virus si passi al rammarico dei morti sotto le macerie per i crolli infrastrutturali”

continua Sandiano.

“Mai come adesso si potrà avere la disponibilità del personale degli uffici tecnici di tutti gli enti (Comuni, Province, Regioni, etc.) e la rete con il traffico ridotto al minimo; una situazione che potrebbe presto cambiare con l'avvio della fase 2” evidenzia Fabrizio Civallero, segretario nazionale.

L'emergenza sanitaria ha creato una situazione senza precedenti e deve essere affrontata con **misure straordinarie**. Pertanto, Assotrasporti chiede che si proceda al più presto con il monitoraggio dell'intero patrimonio infrastrutturale italiano, per individuare gli interventi strategici da avviare immediatamente, tramite la predisposizione di un piano strategico che ponga la priorità sulle opere con maggiore rapporto tra rischio crollo e traffico. L'apertura dei cantieri, poi, deve essere velocizzata tramite lo **snellimento della burocrazia**: in questo, il cantiere per il ponte di Genova è l'esempio di fattibilità.

“Non possiamo attendere che il monitoraggio venga avviato in seguito ad un prossimo cedimento che causi altre decine di morti. I ponti avevano già iniziato a crollare ben prima del Morandi: il ponte della tangenziale di Fossano (CN) nell'aprile del 2017, il collasso del viadotto sulla A14 vicino ad Ancona a marzo dello stesso anno e il

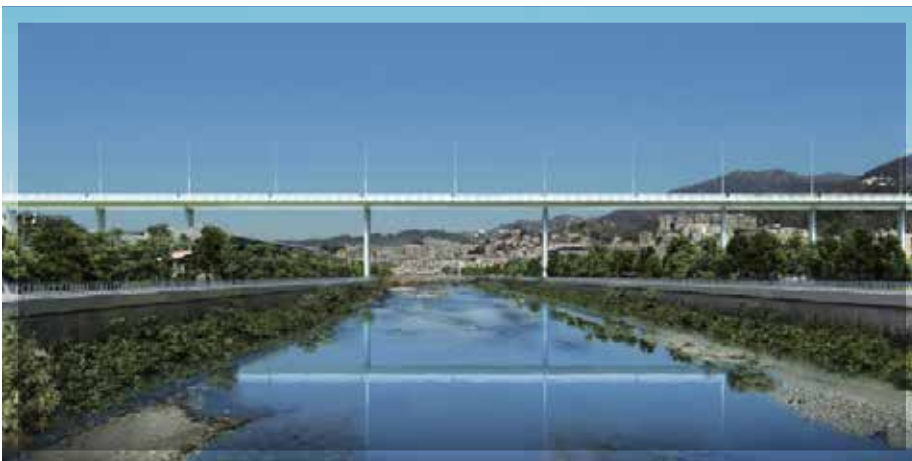


Foto: rendering del ponte di Renzo Piano. Nella pagina accanto un impalcato. Crediti foto: pergenova.com

cedimento del cavalcavia sulla Milano-Lecco dell'ottobre 2016 sono solo alcuni esempi" ricorda Sandiano.

"Ora è il momento giusto per agire. In questo modo si risolverà il problema delle infrastrutture viarie e ferroviarie italiane e si darà uno storico **lancio all'economia** del Paese, consentendo alle imprese di recuperare i danni economici causati dal Coronavirus" aggiunge Civallero.

"Assotrasporti ed Eumove, capofila della [proposta "Salva Vite"](#), insieme alle altre associazioni e confederazioni sostenitrici dell'iniziativa ricordano al Governo la lettera inviata lo scorso 11 marzo 2020 al Presidente del Consiglio dei Ministri Giuseppe Conte e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli e, per conoscenza, ai Sottosegretari del MIT Giovanni Carlo Cancellieri, Salvatore Margiotta e Roberto Traversi, al Ministro dell'Interno Luciana Lamorgese, al Ministro degli Affari Esteri Luigi Di Maio, al Ministro dell'Economia e delle Finanze Roberto Gualtieri, Ministro dell'Ambiente, della tutela del territorio e del mare Sergio Costa, ai componenti della



IX Commissione Trasporti poste e telecomunicazioni alla Camera, dell'8° Commissione Lavori pubblici, comunicazioni al Senato, così come a tutti i Deputati, Senatori, Europarlamentari e all'Ansfisa" conclude Civallero.

"Lo Stato, indipendentemente da chi sia governato, deve oggi dare una dimostrazione di presenza e di compattezza per **garantire un futuro ai cittadini** e gli imprenditori. Le associazioni, rappresentando le difficoltà dei propri soci, richiedono al Presidente Mattarella di intervenire, affinché il governo ascolti le Camere e tutti insieme formulino una legge per uscire dall'emergenza Coronavirus. È inutile

continuare a aggiungere esperti, tenendo al palo quelli precedenti: perché l'Ansfisa non è ancora operativa sul campo?" conclude Sandiano.

Ricordiamo che il decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni nella legge 16 novembre 2018, n. 130, recante "Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze" prevedeva, all'articolo 12, l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali ed autostradali, l'ANSFISA, a decorrere dal 1° gennaio 2019.

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE

CUNEO RENT

via Cuneo, 108

12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)

tel. 0171 262088 - fax 0171 261800

www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



Tariffe di noleggio a breve

e lungo termine a condizioni

agevolate per i soci

Assotrasporti



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

Sicurezza delle infrastrutture italiane

Assotrasporti torna a chiedere lo stato di emergenza

Dopo il crollo del ponte di Albiano ad Aulla (MS), Assotrasporti ribadisce a gran voce la necessità di verificare immediatamente la sicurezza di ponti, strade, gallerie e ferrovie, approfittando del traffico ridotto di queste settimane: "il Governo deve intervenire ora, o passeremo dalle morti per il Coronavirus alle **vittime dell'incuria delle strade**", dichiara Secondo Sandiano, Presidente di Assotrasporti e Vice-presidente vicario di Eumove.

Nonostante l'emergenza sanitaria in corso, Assotrasporti non ha dimenticato la campagna "Salva Vite" per la messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale italiano iniziata lo scorso gennaio, e il crollo del ponte di Albiano ad Aulla (MS) di mercoledì 8 aprile 2020, riconferma l'esistenza di un **problema trascurato per anni**, esploso con la tragedia del Ponte Morandi, e ancora irrisolto.

"Le vite delle persone contagiate vengono prima di tutto, è giusto concentrarsi sull'emergenza sanitaria. Noi però non abbiamo dimenticato il problema dell'insicurezza delle nostre strade e questo crollo, che fortunatamente è avvenuto in assenza di traffico, riporta la questione sotto gli occhi di tutti: **il Governo deve intervenire ora**, o passeremo dalle morti per il Coronavirus alle vittime dell'incuria delle strade" dichiara Secondo Sandiano, Presidente di Assotrasporti e Vicepresidente vicario di Eumove.

Ancora non si conoscono le cause del crollo del ponte: per indagare sull'accaduto, il MIT ha istituito una Commissione

ispettiva per chiarire la dinamica e accertare le responsabilità.

Presieduta da Fabio Croccolo, Direttore di Ansfisa, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, la Commissione vede la partecipazione di Walter Salvatore, professore ordinario di tecnica delle costruzioni dell'Università di Pisa e componente effettivo del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici, e di Sergio Lagomarsino, professore ordinario del Dipartimento di ingegneria civile chimica e ambientale dell'Università di Genova, esperto senza diritto di voto del Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

Secondo gli accertamenti effettuati da Anas, proprietaria dell'infrastruttura, il viadotto non presentava criticità tali da compromettere la sua funzionalità statica.

"Come raccontato da un nostro associato, dall'agosto del 2018, dopo il crollo del Ponte Morandi, le segnalazioni dei cittadini e le richieste di intervento da parte del Sindaco di Aulla per i **segni di deterioramento** dell'infrastruttura sono state molteplici. Eppure, nonostante i controlli effettuati da Anas, il ponte è completamente collassato" aggiunge Fabrizio Civallero, Segretario di Assotrasporti.

Assotrasporti ed Eumove, le associazioni capofila della proposta "Salva Vite" e del Coordinamento Trasporti e Logistica formato da associazioni e confederazioni del settore, lo scorso 17 gennaio avevano richiesto al Governo di dichiarare lo stato

d'emergenza per far fronte al problema della precarietà del sistema viario e ferroviario italiano. Successivamente, a marzo 2020, si sono nuovamente rivolte al Governo suggerendo di approfittare della riduzione del traffico per effettuare il controllo capillare dell'intero sistema viario e ferroviario del Paese, rivolgendo la stessa richiesta al Presidente della Repubblica Sergio Mattarella.

"Arrivati a questo punto, suggeriamo di inserire il 'toto crolli' nei giochi di Stato, visto che a qualcuno piace giocare con la sicurezza e la vita di chi lavora sulla strada" rimprovera Alfonso Riva, Presidente di FAI - Federazione Autonoleggiatori Italiani Trasporto Persone.



Foto: una crepa sul ponte prima e dopo l'intervento di riparazione.

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



Ponte di Albiano: il provvisorio in sei mesi ANAS avvia le pratiche per la realizzazione

Dopo il crollo del ponte di Albiano ad Aulla (MS) sul fiume Magra dell'8 aprile scorso, Anas ha già avviato le pratiche per la realizzazione di un ponte provvisorio.

Ancora non si conoscono le cause del crollo del ponte di Albiano che l'8 aprile scorso è **completamente collassato**, coinvolgendo, fortunatamente, due soli veicoli. Complice l'assenza di traffico dovuta all'emergenza sanitaria per il Coronavirus, si è evitata la tragedia.

Intanto, la commissione ispettiva voluta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta cercando di far luce sull'accaduto per **accertare le responsabilità**.

Nell'attesa che il ponte, di proprietà di Anas, venga ricostruito, l'azienda ha già iniziato a predisporre la costruzione di un ponte alternativo e provvisorio che dovrebbe essere pronto entro sei mesi.

Il nuovo collegamento attraverserà il fiume Magra parallelamente al precedente, a pochi metri di distanza, così da ripristinare velocemente la viabilità lungo la SS330.

Grazie ad accordi quadro già stipulati in precedenza, Anas ha già individuato le imprese coinvolte nella realizzazione del ponte provvisorio.

Il progetto è stato anche presentato ai sindaci di Aulla e Santo Stefano Magra. Prevede la realizzazione di "un guado in rilevato con tombini tipo 'Armco' per una lunghezza di 100 metri circa, seguito da



Foto: il ponte crollato. Crediti foto: [Vigili del Fuoco](#).

un ponte prefabbricato in acciaio tipo "Bailey" per circa 150 metri di lunghezza, sorretto da due spalle e due pile provvisorie".

La soluzione presentata permetterà di consentire il **transito di tutte le tipologie di veicoli**, compresi i mezzi pesanti, ad esclusione però dei transiti eccezionali.

L'inizio dei lavori è previsto nel mese di maggio, mentre il termine è previsto in sei mesi. Tuttavia, Anas, in accordo con le imprese coinvolte, sta studiando modalità operative per accorciare i tempi di esecuzione.

Nel frattempo, i veicoli provenienti dalla SS62 "della Cisa" e diretti sulla SS330 verso Albiano Magra deve proseguire

sulla SS62 in direzione La Spezia/Autostrade, percorrere la bretella autostradale senza pedaggio A15 "La Spezia-Santo Stefano di Magra" in direzione La Spezia, uscire allo svincolo di Vezzano Ligure e proseguire sulla SP10 in direzione Vezzano/Ceparana fino all'innesto con la SS330.

Nella direzione opposta, il traffico proveniente dalla SS330 deve percorrere la SP10 in direzione Vezzano Ligure/Autostrade, proseguire sulla bretella autostradale senza pedaggio A15 "La Spezia-Santo Stefano di Magra" in direzione Santo Stefano e proseguire sulla SS62 "della Cisa" fino all'innesto con la SS330 in località Capriogliola.

Sospeso il pedaggio

In seguito al crollo del ponte di Aulla, sul fiume Magra, è stato predisposto il transito gratuito in autostrada tra i caselli di Aulla e La Spezia. In accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la concessionaria autostradale SALT ha sospeso la riscossione del pedaggio tra i caselli di Aulla e La Spezia sull'A15 Parma-La Spezia e l'A12 Livorno-Sestri Levante come misura di sostegno ai cittadini residente nel territorio e per tutti gli utenti che percorrono la tratta con ingresso al casello di Aulla ed uscita al casello di La Spezia-Santo Stefano Magra e viceversa.

I residenti del luogo, infatti, stanno facendo i conti con una viabilità locale modificata che non si sa quando ritornerà alla normalità. Dopo il crollo, diverse abitazioni sono rimaste senza gas e, ancora oggi, alcune versano in queste condizioni di difficoltà.

Nel frattempo, il MIT ha predisposto un protocollo operativo per valutare, insieme agli enti locali interessati e ad Anas, l'estensione della sospensione del pedaggio anche per la tratta compresa tra Albiano Magra e Capriogliola.

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 AMALIA MALAGOLI, TITOLARE DELLA GBF TRASPORTI "LA QUALITÀ DEL SERVIZIO NEL NOSTRO SETTORE È MINACCIATA DALLA CONCORRENZA SLEALE"

Mi chiamo Amalia e, insieme ai mie tre fratelli e rispettivi consorti, sono titolare della **GBF Trasporti di Milano**. Avviata 35 anni fa con 3 camion, oggi in azienda disponiamo di 43 mezzi in ADR. I miei fratelli ed io crediamo fermamente nella qualità del servizio che offriamo, una scelta che ci ha permesso di andare avanti e di consolidare la nostra presenza sul mercato.

In questi anni di attività ci siamo trovati ad affrontare diverse difficoltà, prima su tutte la **concorrenza sleale** praticata da alcune aziende straniere. Per circa 25 anni abbiamo lavorato con un grande spedizioniere italiano, gestendo tutta la logistica da un ufficio interno alla sua azienda. Tutto procedeva bene, fino a quando, nel 2016, i nuovi vertici decisero di optare per trasportatori in grado di offrire un prezzo più basso. Da un giorno all'altro, ci siamo ritrovati con 20 mezzi fermi sul piazzale, rimasti immobili per circa un anno e mezzo.

Abbiamo trovato **la forza di reagire** nel fulcro della nostra azienda, la famiglia, e

grazie alla qualità del servizio offerto, abbiamo iniziato a collaborare con nuovi spedizionieri molto importanti.

Da allora, però, non è più stato lo stesso: siamo sempre affiancati da aziende straniere, o imprenditori italiani che hanno spostato la sede nell'est Europa. Siamo orgogliosi che gli spedizionieri con cui lavoriamo mostrino la nostra documentazione a conferma della **qualità del servizio di trasporto** offerto, ma questa è solo la facciata. Dietro di noi ci sono molte altre aziende che ci fanno una concorrenza spietata, "giocando" al ribasso.

Lavorare con gli spedizionieri è una buona opportunità e, al tempo stesso, un rischio: i costi per l'affissione dei loghi su camion e divise degli autisti è a carico nostro, ma non si hanno garanzie sulla durata della collaborazione. Inoltre, col passare degli anni il nostro settore si è trovato obbligato a **lavorare subendo veri e propri illeciti**.

Ad esempio, gli spedizionieri sono soliti consegnare il lavoro direttamente ai nostri autisti, contrariamente a quanto stabilito dalla normativa che prevede la consegna delle bolle della merce al titolare, l'unica persona legittimata a distribuire il lavoro ai suoi dipendenti. Per questo una volta avevamo un ufficio all'interno della sede dello spedizioniere. Inoltre, il nostro autista è spesso costretto a **caricarsi la merce**, attività non di sua competenza, giustificata con la "scusa del controllo del carico". Come se ciò non bastasse, nel 50% dei casi la merce risulta già danneggiata alla partenza, ma viene negata la "riserva sulla consegna". Per tutelarci, abbiamo iniziato

a documentare il carico, ricevendo giornalmente decine di foto dagli autisti. Un altro illecito che subiamo costantemente riguarda i pagamenti: nonostante il contratto dei trasporti imponga **pagamenti entro 60 giorni** al massimo, la realtà dei fatti porta per lo più a saldi a 90-120 giorni. Come se ciò non bastasse, queste aziende hanno creato dei factoring che permettono di chiedere un anticipo sulla fattura pagando "solo" il 3%, mentre in banca per lo stesso servizio si paga l'1%.

Chiaramente il nostro non è un caso isolato e si ritrova in tutte quelle aziende di autotrasporto che, come noi, hanno deciso di **operare in regola**, mantenendo la propria sede in Italia, dove sono nate e cresciute.

I controlli, forse, potrebbero essere l'unica "arma" a nostro favore, anche se, attualmente, le sanzioni previste non comportano **una reale penalizzazione** per le aziende che operano in regime di concorrenza sleale. In caso di fermo amministrativo, questi "imprenditori" scelgono di abbandonare il mezzo, smontando e portandosi via tutte le componenti utili, piuttosto che pagare le multe. Dopo un paio d'anni, chiudono l'attività per poi riapirla con un altro nome. Se al contrario, le sanzioni mettessero in reale difficoltà queste aziende, ad esempio con il **sequestro dei mezzi**, la situazione sarebbe diversa. Credo che i controlli siano doverosi e necessari, i camion sono mezzi che possono causare incidenti mortali. Se tutti rispettassero le regole, non si creerebbe questo "gioco al ribasso" che sta esasperando il settore.

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

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



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

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCHIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



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.

+39 348 8827231

Assotrasporti ed Eumove per la “fase 2” Creazione di una task-force interna

Il 10 aprile 2020, il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha annunciato che, per lo **sviluppo della “fase 2”** dell'emergenza, si avvarrà di un Comitato di esperti in materia economica e sociale. Assotrasporti ed Eumove, favorevoli all'iniziativa che avrà il delicato compito di creare le basi per la ripresa delle nostre imprese, si candidano in qualità di tecnici del settore dell'autotrasporto e della mobilità di persone e cose per supportare la task-force e contribuire con le proprie proposte.

“Favorevoli all'iniziativa del Governo, abbiamo deciso di organizzare una nostra **task-force interna**, formata da tecnici e operatori del settore, aperta a chiunque voglia candidarsi per portare il proprio contributo; abbiamo iniziato da un primo questionario, cui seguirà un secondo ed altri ancora, in conseguenza ai temi che emergeranno” dichiara Secondo Sandiano, Presidente di Assotrasporti e Vicepresidente vicario di Eumove.

“Riteniamo che la scelta del Governo di rivolgersi a un gruppo di esperti competenti, distaccati dalla politica e dalla casta, possa portare alla formulazione di un **progetto di ripresa efficace** ed efficiente, con la speranza che i prescelti dimostrino queste caratteristiche” aggiunge Sandiano.

In questa prima fase di creazione del gruppo di lavoro interno all'associazione e di richiesta di partecipazione ai soggetti interessati, Assotrasporti può già elencare le prime proposte volte a favorire la ripartenza del settore e il superamento di problemi che gravano sul comparto da diversi anni.

“La messa in sicurezza delle infrastrutture è al primo posto: dopo il crollo del ponte di Albiano ad Aulla (MC) della scorsa settimana, la necessità di intervenire immediatamente è imprescindibile. Un sistema della viabilità sicuro ed efficiente è alla **base della ripartenza** e avrà risvolti positivi non solo per l'autotrasporto, ma per l'economia di tutto il Paese e per l'immagine dell'Italia nel mondo” dichiara Fabrizio Civallero, Segretario Nazionale di Assotrasporti.

Di conseguenza, i lavori che affolleranno la rete stradale, autostradale e ferroviaria, dovranno essere compiuti nel più breve tempo possibile, così da causare il minor disagio possibile per automobilisti e autotrasportatori. A tal proposito, proponiamo di adeguare le tariffe autostradali/ferroviarie alla reale condizione di fruibilità: il protrarsi di cantieri nel tempo corrisponderà a minori entrate per i concessionari che saranno quindi **incentivati a terminare gli interventi** nei tempi prestabiliti.

In materia di crediti, riprendiamo la proposta di legge n. 2584 presentata il 30 luglio 2014 dall'On. Ivan Catalano, e presentata durante gli eventi organizzati da Assotrasporti nel 2014, per l'istituzione di una **Camera di Compensazione** per la regolazione dei rapporti di debito/credito nel settore del trasporto delle merci. Si tratta di un progetto economico-finanziario-monetario che prevede l'istituzione di conti correnti virtuali, sui quali circola **moneta elettronica**, e dai quali possono attingere tutti gli operatori iscritti, a fronte di garanzie concesse. In questo modo, lo Stato, anziché alimentare l'autotrasporto con fondi a pioggia, senza la certezza della loro reale destinazione, immetterà le risorse nel fondo di garanzia della camera di compensazione, fungendo da moltiplicatore economico.

Inoltre, considerando che il settore dell'autotrasporto è uno dei comparti del Paese più colpito, si chiedono interventi di **rinvio/sospensione/riduzione di imposte** di tutti i tipi (fino a quella sulle assicurazioni), contributi previdenziali e assistenziali, versamenti dell'Iva, canoni di lavoro e diritti doganali, etc. come già parzialmente previsto nel Decreto #CuraItalia per quanto dovuto nel mese di marzo, per i mesi/anni a venire fino alla normalizzazione economica e finanziaria.

Infine, proponiamo di rivedere completamente il sistema di organizzazione e integrazione del trasporto per la **riduzione del rischio di contagio** da Covid-19: normative, linee guida operative e servizi per l'autotrasporto.



In foto, da sinistra: Giancarlo Terrassan, Ana Bela Nogueira, Secondo Sandiano e Fabrizio Civallero al Trasnpotec Logitec 2019.

“L'emergenza sanitaria in corso ha fatto emergere anche la carenza di strutture adibite al **riposo e ristoro dei camionisti** in viaggio nel nostro Paese; in questo siamo indubbiamente indietro rispetto ad altri paesi della comunità come ad esempio le aree di Francia e Spagna. Con l'obiettivo di contrastare epidemie presenti e “future”, e garantire un livello di comfort minimo per gli autisti, proponiamo inoltre di creare dei **punti di controllo sanitario** nei quali il personale viaggiante troverà, oltre a servizi igienici, docce, servizi di ristorazione, anche personale con competenze/procedure mediche per la verifica delle condizioni standard di salute, onde ridurre al minimo il rischio di contaminazione tra i colleghi, presso le aziende mittenti e destinatarie e i cittadini in generale” conclude Sandiano.

Sono queste **le prime proposte** che, Assotrasporti ed Eumove, le associazioni capofila della proposta “Salva Vite” e del Coordinamento Trasporti e Logistica, formato da associazioni e confederazioni del settore, portano all'attenzione del Governo e del Comitato di esperti in materia economica e sociale.

Tutela per gli autisti dell'autotrasporto

Ci vorrebbe sensibilità da parte delle aziende di carico/scarico

L'emergenza sanitaria per il Coronavirus, e le misure volte a combattere l'espandersi dell'epidemia, stanno creando degli **effetti collaterali** negativi per gli operatori dell'autotrasporto. Con una prima riduzione dell'orario di apertura e della successiva sospensione delle attività dei servizi di ristorazione, i camionisti si trovano in difficoltà nel trovare locali aperti dove mangiare durante il giorno e **usufruire dei servizi igienici**.

Lo denuncia un camionista in un video che sta facendo il giro del web, nel quale racconta i primi giorni sulla strada, dopo la riduzione dell'orario di apertura di bar, ristoranti e autogrill: <https://bit.ly/2IEGy8N>.

Il trasportatore che si reca nelle aziende dove effettuano le operazioni di carico e scarico è costretto ad aspettare **chiuso sul camion per ore**, senza possibilità di usufruire dei servizi igienici dell'impresa, in quanto gli è vietato l'accesso ai locali aziendali per ridurre il rischio di contagio.

A questo proposito, Assotrasporti ed Eumove, dopo aver inviato una lettera al Governo indirizzandola personalmente al Presidente del Consiglio dei Ministri Giuseppe Conte e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli e, per conoscenza, ai

Sottosegretari del MIT Giovanni Carlo Cancellieri, Salvatore Margiotta e Roberto Traversi, al Ministro dell'Interno Luciana Lamorgese, al Ministro degli Affari Esteri Luigi Di Maio, al Ministro dell'Economia e delle Finanze Roberto Gualtieri, Ministro dell'Ambiente, della tutela del territorio e del mare Sergio Costa, ai componenti della IX Commissione Trasporti poste e telecomunicazioni alla Camera, dell'8° Commissione Lavori pubblici, comunicazioni al Senato, così come a tutti i Deputati, Senatori, Europarlamentari, ora **si rivolge direttamente alle aziende**, chiedendo agli imprenditori di permettere almeno l'accesso ai servizi e l'utilizzo dei disinfettanti ai camionisti.

In questi giorni difficili, gli autotrasportatori stanno continuando a lavorare, rischiando il contagio in prima persona, per **rifornire il Paese** dei beni di prima necessità e altrettanto deve essere fatto nei loro confronti, garantendo un pasto caldo, l'apertura dei servizi igienici muniti di doccia e aree di sosta sicure in cui effettuare il riposo lungo tutte le strade d'Italia.

Nonostante sia indispensabile per la vita e l'economia del Paese, l'autotrasporto è un settore poco conosciuto al di fuori degli addetti ai lavori, sia dai



cittadini, sia dagli amministratori e governanti.

Per questo motivo, Assotrasporti rinnova la proposta, denominata "**Ministro al volante**", con la quale suggerisce di far viaggiare a bordo dei veicoli alcuni funzionari ministeriali che possano **constatare in prima persona** le problematiche vissute quotidianamente dai camionisti e riferirle al Ministro, anche al di fuori di questa situazione eccezionale.

Il Governo tuteli l'autotrasporto

Tra i settori che stanno permettendo all'Italia di sopravvivere al blocco di molte attività commerciali c'è quello dell'autotrasporto. È proprio grazie ai lavoratori di questo comparto che l'Italia non si è fermata. A loro va la nostra gratitudine.

"La puntualità e la regolarità della consegna delle merci" sottolinea "sono, oggi più che mai, dei fattori decisivi. L'approvvigionamento continuo dei beni di prima necessità, come ad esempio quelli agroalimentari, è indispensabile. Proprio per questo è opportuno che il governo tuteli i lavoratori di questo settore strategico, garantendo loro gratuitamente i servizi minimi, quali il ristoro e la cura della propria igiene lungo le strade

d'Italia, anche obbligando le aziende presso le quali si recano a consentire loro l'accesso ai servizi igienici. Se il comparto dovesse subire dei rallentamenti, anche a causa dell'inerzia dell'esecutivo" conclude la parlamentare azzurra, "il Paese si troverebbe in ginocchio e le conseguenze potrebbero essere drammatiche, anche in termini di ordine pubblico. Le scene viste negli ultimi giorni ai valichi di frontiera non sono proprio edificanti, è bene intervenire con celerità per scongiurare il peggio".

Lo afferma, in una nota, Maria Spina, deputata di Forza Italia e componente della Commissione agricoltura di Montecitorio.


SIMONE COGNO
CONSULENTE DEL LAVORO

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

PROROGA PATENTI E REVISIONI: LE NUOVE SCADENZE

Per far fronte alle conseguenze economiche dell'emergenza epidemiologica Covid-19, in particolare per il settore dei trasporti, i cui molti lavoratori non possono fermarsi per garantire l'approvvigionamento dei beni di prima necessità

alla popolazione, sono stati **adottati i seguenti provvedimenti**:

- proroga fino al 15 giugno della validità dei certificati, degli attestati e dei permessi autorizzativi concessi in scadenza tra il 31 gennaio e il 15 aprile 2020;

- autorizzazione alla circolazione dei veicoli che dovevano essere sottoposti a revisione entro il 31 luglio, fino al 31 ottobre 2020;

- proroga fino al 31 agosto anche della validità dei documenti di identità e di riconoscimento, comprese le patenti di guida.

Nella tabella seguente sono mostrate le nuove scadenze in vigore per l'autotrasporto, suddivise per tipologie di documento.

Le nuove scadenze	
Tipo di documento	Scadenza
Certificati di Abilitazione Professionale (CAP) in scadenza dal 31.01. al 15.04.2020	15.06.2020
Permessi provvisori di guida rilasciati ai titolari di patente che devono sottoporsi a visita medica presso le Commissioni Mediche Locali	15.06.2020
Gli attestati rilasciati ai conducenti che hanno compiuto 65 anni per guidare autotreni ed autoarticolati di massa complessiva a pieno carico superiore a 20 ton.	15.06.2020
Gli attestati rilasciati ai conducenti che hanno compiuto 65 anni per guidare autotreni ed autoarticolati di massa complessiva a pieno carico superiore a 20 ton.	15.06.2020
Le Carte di Qualificazione del Conducente (CQC) e i Certificati di Formazione Professionale per il trasporto di merci pericolose (CFP ADR) aventi scadenza dal 23.02 al 29.06.2020	30.06.2020
Le domande per il sostenimento dell'esame di teoria per il conseguimento delle patenti di guida (ove previsto) scadenti entro il 30.4.2020	30.06.2020
Le autorizzazioni all'esercitazione di guida (fogli rosa) con scadenza tra 1° febbraio e 30 aprile 2020	30.06.2020
Le patenti di guida in scadenza dal 31.01.2020	31.08.2020

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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu

oppure chiamaci al **199.302013**





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 – INTERRUZIONE – SOSPENSIONE RIDUZIONE D'ORARIO – EMERGENZA CORONAVIRUS SITUAZIONI ORDINARIE

La disciplina del CCNL Assotrasporti, art. 34, in materia di interruzione, sospensione, soste, riduzioni d'orario e recuperi è impostata sulla base di interventi a copertura, economica e no, del lavoro e del lavoratore e/o socio di cooperativa, in casi di sospensione o riduzione del lavoro indipendenti dalla volontà dell'azienda o del socio/lavoratore.

È bene precisare che, attualmente, in situazione di **emergenza sanitaria** coronavirus, per le ipotesi di eventi riconducibili alla categoria in esame, operano gli interventi della cassa integrazione INPS, in tutte le forme previste dalla legge, ordinaria, straordinaria, in deroga, secondo le disposizioni dei decreti d'urgenza emessi dal Governo, a tutela di tutte le possibili ipotesi di ricadute economiche della perdita di lavoro dovuta alla sospensione di quasi tutte le attività non strettamente di produzione e ad esclusione di quelle espressamente ammesse alla continuazione.

Con l'intervento della cassa integrazione guadagni, gestita dall'INPS, definibile come **l'ammortizzatore sociale** per eccellenza, il lavoratore sospeso dal lavoro o ad orario ridotto beneficia dell'intervento economico previsto dalla cassa, che può raggiungere, nelle varie tipologie prefissate dalla legge e dalla decretazione amministrativa (Ministero del Lavoro, INPS), fino all'80 per cento della retribuzione che sarebbe altrimenti persa, con la possibilità di una copertura del restante 20 per cento a carico dell'azienda e/o cooperativa, in funzione delle previsioni normative e contrattuali di settore, nel caso specifico il CCNL Assotrasporti.

Interruzione/sospensione del lavoro in condizioni normali (non in emergenza

sanitaria). Data dunque per scontata una situazione di intervento della cassa integrazione, le previsioni dell'art. 34 CCNL devono ritenersi attualmente riferiti alle residuali, tendenzialmente non ipotizzabili, ipotesi nelle quali interventi di legge o governativi non assicurino una **piena tutela economica** del socio/lavoratore, in base alle previsioni del decreto Cura Italia n. 18/2020 e dalle altre disposizioni specifiche a corredo ed integrazione.

Secondo le previsioni del CCNL, dunque, in fattispecie escluse da interventi a copertura dell'emergenza Covid-19, in caso di interruzione della prestazione lavorativa, "fatte salve tutte le norme in materia di ammortizzatori sociali anche in deroga", l'azienda interessata può prevedere, per le ore di lavoro perse dal socio coimprenditore o dal lavoratore dipendente, i seguenti interventi:

- la corresponsione totale della retribuzione, se le ore sono state passate a disposizione dell'azienda e/o della cooperativa con facoltà di adibire il lavoratore ad altre mansioni;
- la corresponsione di una giornata di

lavoro, se non avvisati in tempo utile e comunque mantenuti a disposizione dell'impresa o della cooperativa.

c. nessuna corresponsione, se avvisati in tempo utile.

In caso di sospensione del lavoro per un periodo superiore ai 35 giorni, il dipendente/socio ha facoltà di dimettersi con i riconoscimenti della **indennità sostitutiva** di preavviso e di quella di licenziamento.

In caso di diminuzione del lavoro, constatata dalle organizzazioni sindacali stipulanti il CCNL Assotrasporti, il datore di lavoro può accordarsi con i propri lavoratori dipendenti per una sospensione a rotazione per periodi non superiori a 10 giorni; in tale periodo non decorrerà alcuna retribuzione, previo accordo tra le parti.

Per periodi di **sosta dovuti a cause impreviste**, indipendentemente dalla volontà del dipendente, è ammesso il recupero, purché esso sia contenuto nei limiti di 1 ora al giorno e sia richiesto entro il mese successivo.

Come può vedersi, la tutela economica e normativa assicurata dal CCNL nei casi di sospensione o riduzione del lavoro, imputabili a cause indipendenti dalla volontà delle parti, è limitata a quei sussidi sostitutivi di retribuzione persa così come indicati, senza ulteriori oneri a carico dell'azienda e/o cooperativa.





CRESO SCAPOLAN

CONSULENTE ADR

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

ADR E CORONAVIRUS: TRASPORTO DI MATERIALE CONTAMINATO

In questo periodo caratterizzato da un incubo, chiamato Coronavirus, più tecnicamente chiamato Covid-19, un virus, un pericolo biologico, che in poco tempo ha preso il dominio su tutto il mondo, l'Adr, l'accordo per il trasporto di merci pericolose su strada, lo ha previsto nella Classe 6.2 ovvero **trasporto di materie infettanti**, a sua volta suddivisa in 4 sotto-categorie:

- I1 materiali infettanti per l'uomo,
- I2 materiali infettanti unicamente per gli animali,
- I3 rifiuti ospedalieri,
- I4 materia biologica.

In questa classe vengono inseriti tutte quelle materie, che si sa o si ha ragione di ritenere, che **contengano agenti patogeni**, come microrganismi, batteri, virus, rickettsie, ecc. ma anche tutti quei prodotti classificati come rifiuto medicale o rifiuti di ospedale, nonché i rifiuti provenienti da trattamenti medici, somministrati agli animali o ad esseri umani, provenienti dalla ricerca biologica.

L'Adr, oltre ad avere classificato il pericolo, ha anche previsto come viene svolta la sua lavorazione, il trasporto e lo stoccaggio di materiale contaminato. Si reputa che l'**imballaggio** sia conforme alle disposizioni solo se soddisfa le seguenti condizioni: deve essere

costituito da tre elementi, uno dei quali deve essere a tenuta, se il materiale è di stato liquido, uno degli imballi deve contenere materiale assorbente in quantità sufficiente per assorbire la totalità del contenuto.

Per gli operatori vengono **prescritti dei DPI** ovvero dispositivi di protezione individuale specifici, quali tute impermeabili, guanti, stivali, occhiali in materiale pvc o anche di materiale più specifico e soprattutto delle maschere di protezione, che possono essere di tipo semplice, oppure di tipo ffp1, ffp2 o ffp3, in base alla concentrazione di materiale infettante nell'aria.

I contaminanti si suddividono come segue:

- **polveri**: particelle fini generate dalla frantumazione di materiali solidi;
- **nebbie**: minuscole goccioline liquide a base organica o a base acqua che si creano da operazioni di spruzzo;
- **fumi**: particelle solide molto fini, si formano quando si fonde o vaporizza un metallo che si raffredda in modo veloce;
- **gas**: sostanze allo stato aeriforme a pressione e a temperatura ambiente;
- **vapori**: forma gassosa di sostanze che, a temperatura ambiente, si trovano allo stato liquido o solido.

Nelle situazioni più critiche vengono impiegate maschere di tipo pieno-

facciale con filtro, la cui durata dipende dalla classe e dal tipo di utilizzo: l'umidità e la temperatura dell'aria inspirata, il consumo di aria da parte dell'utilizzatore, le concentrazioni e le combinazioni dei contaminanti tossici che influenzano in vario modo la durata del filtro. Normalmente la **rottura del filtro** si manifesta con la percezione di odori da parte dell'utilizzatore: in questo caso, occorre procedere subito con la sostituzione dei filtri. Agli operatori, inoltre, deve essere consegnata la Scheda di sicurezza, dove viene descritto il prodotto, come trasportarlo e classificarlo in base all'Adr, nonché come comportarsi in caso di spandimento accidentale di materiale, e quali DPI si devono usare.

I veicoli che trasportano queste materie devono essere costruiti con **materiali facilmente lavabili** e igienizzati ed avere l'approvazione e il collaudo dall'autorità competente.

Inoltre, devono essere costruiti assicurando che in caso di un incidente non vi siano spandimenti o perdita di materiale infetto. Il veicolo deve essere dotato di un **pannello specifico della Classe 6.2**, di due cartelli arancio, uno anteriore e uno posteriore al veicolo. Il consulente per la sicurezza ADR, deve preparare e aggiornare tutto il personale interessato all'incarico, nonché verificare la sicurezza e la funzionalità dei veicoli con i loro equipaggiamenti e redigere una relazione su tutte le procedure da effettuarsi.



Focus: qui Sardegna

Sostegno alle imprese di autotrasporto Tariffe agevolate per le rotte sarde

Per contrastare le difficoltà create per via dell'emergenza sanitaria da Covid-19, il Gruppo Grendi ha deciso di offrire **tariffe agevolate** per gli autotrasportatori impegnati a sostenere l'approvvigionamento delle merci via mare. Con la chiusura di fabbriche e attività in genere, gli autotrasportatori hanno subito una **forte riduzione della domanda** di trasporti e sono spesso costretti a viaggi di ritorno completamente vuoti, un costo

che grava completamente sull'azienda.

Grendi Trasporti Marittimi ha pertanto deciso di offrire tariffe agevolate proprio agli autotrasportatori che **imbarcano mezzi vuoti**, uno strumento in più per fronteggiare l'attuale fase di emergenza e sostenere l'economia dell'isola.

"Oltre alle note difficoltà indotte da questa situazione di pandemia, il blocco di molte attività produttive ha reso più oneroso il compito degli autotrasportatori che si trovano ad

effettuare i viaggi di ritorno senza il pieno carico del mezzo, con un inevitabile incremento dei costi. Questa situazione rischia di far crescere le tariffe dei trasporti per le lunghe distanze e per le isole in particolare. Per questo il Gruppo Grendi intende proseguire nel suo impegno per **assicurare la continuità** degli approvvigionamenti chiedendo solo il recupero dei costi per i mezzi che rientrano dalla Sardegna, in modo da limitare il cosiddetto costo di

bilanciamento" dichiara Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi.

Il Gruppo Grendi assicura da anni servizi di collegamento per **ogni genere di merce** e di mezzo di trasporto da e per la Sardegna fornendo a tutti gli operatori sardi un servizio marittimo organizzato sulla base delle esigenze dei trasportatori e della merce sia in termini di orari che di flessibilità operativa.



SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



L'Agenzia Sandiano di Sanremo (IM) è a disposizione delle Associazioni e degli autotrasportatori, in collaborazione con le Agenzie convenzionate sul territorio, per la soluzione delle problematiche del trasporto:

iscrizioni e variazioni con o senza limiti presso l'Albo degli Autotrasportatori e l'Albo degli Smaltitori rifiuti; immatricolazioni e passaggi di proprietà dei veicoli in conto terzi e/o in conto proprio; acquisizione aziende di autotrasporto o con requisiti; revisioni e collaudi sia presso sedi Ministero dei Trasporti sia presso officine autorizzate; consulenza specializzata in materia di merci pericolose ADR, merci deperibili ATP, ecc; autorizzazioni internazionali (CEE ed extra-CEE di ogni tipo); apertura sedi all'estero; quesiti e ricorsi presso Ministero dei Trasporti e altri Enti.

Via Fiume 34, 18038 SANREMO (IM)

Tel: 0184 501560 - Email: agenzia@sandiano.com - Web: sandiano.com

L'Agenzia Sandiano offre consulenza presso le ditte e assistenza presso gli uffici pubblici in tutta Italia

Focus: qui Sicilia



Tirrenia: ripresa dei collegamenti

Due giorni di blocco in piena emergenza sanitaria

Alle difficoltà causate dall'emergenza per il Coronavirus, si sono aggiunte quelle dello **stop dei traghetti** di Tirrenia per Sicilia, Sardegna e isole Tremiti che, fortunatamente, è durato solo due giorni.

I problemi erano iniziati lunedì 30 marzo quando, per via del sequestro conservativo dei conti correnti della Cin (Compagnia Italiana di Navigazione) da parte dei commissari della Tirrenia in amministrazione straordinaria, la compagnia si

è trovata nell'**impossibilità di proseguire l'operatività**.

Dopo il blocco, sono stati immediatamente avviati incontri telematici e mediazioni con le istituzioni, i sindacati, seguiti dagli appelli del Sindaco delle Tremiti e dei Governatori di Sicilia e Sardegna, poiché sulle navi viaggiano farmaci, attrezzature mediche, beni di prima necessità e i prodotti delle isole.

Mercoledì 1° aprile arriva la buona notizia: Tirrenia comunica che **si è giunti a un accordo** che garantisce

la ripresa immediata dei collegamenti marittimi. Nel frattempo, negli due giorni di blocco, Moby è riuscita comunque a **garantire i traghetti** su alcune rotte interessate dal fermo, evitando quindi l'isolamento totale.

Nel frattempo, anche gli **armatori concorrenti** hanno potenziato i loro collegamenti, come nel caso di Grimaldi che ha raddoppiato il servizio tra Salerno e Palermo, e Grendi che ha annunciato maggiore flessibilità sulle rotte sarde.

“Cin ed il gruppo Moby confermano che rispetteranno tutti i loro impegni nei confronti di ogni soggetto, come la famiglia Onorato ha sempre fatto da **cinque generazioni di armatori** al servizio da oltre 130 anni della Sardegna, lavorando fattivamente per superare la complessa e sistemica congiuntura attuale continuando ad onorare con responsabilità e senso del dovere i territori serviti e le loro esigenze” conclude la nota di Tirrenia.



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

SERVIZI PER IL TRASPORTO
E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

RC AUTO, NOVITÀ 2020

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@impreditorieprofessionisti.it



SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE



ASSICURAZIONI

**TESSERE
CARBURANTE**



LUBRIFICANTI

**LOCALIZZATORI
SATELLITARI**



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

Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64

Email: info@imprenditorieprofessionisti.it

Web: www.imprenditorieprofessionisti.it



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