

L'Italia, porta d'accesso delle merci via mare per l'Unione Europea

In primo piano



Accelerazione sulle infrastrutture: 58 opere per lo sviluppo del Paese

pagina 11



Trasporto marittimo internazionale: l'Italia può essere protagonista

pagina 13



Rinnovo del Comitato Centrale dell'Albo: Assotrasporti richiede incontro al MIMS

pagina 15



Il rilancio del Porto di Gioia Tauro: lo scalo in vetta ai traffici internazionali

pagina 17



Transpotech Logitec rimandato al 2022: si terrà dal 27 al 30 gennaio

pagina 20



Notizie dal territorio, focus su: Piemonte, Friuli-Venezia Giulia e Liguria

pagina 36



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



TN 2/2021 • Anno XXIII

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

Proprietario ed Editore

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

Redazione

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

Contributori

Giuseppe Auddino, Giordano Biserni, Davide Calvi, Pasquale Dui, Gianluca Rospi, Emanuele Scagliusi, Cresco Scapolan, Davide Spitale, Virginia Tiraboschi.

Amministrazione

Stefania Ricca

Redazione e pubblicità

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

Stampa

Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social

trasportonotizie.com
 TN - Trasportonotizie
 NotizieTN

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

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 10. **NORME E ISTITUZIONI**
- 16. **L'INTERVISTA**
- 20. **EVENTI**
- 24. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 28. **LA TUA VOCE**
- 32. **CONSULENTI**
 - 32. **Legale**
 - 34. **Legale**
 - 35. **Consulente ADR**
- 36. **DAL TERRITORIO**
 - 36. **Qui Piemonte**
 - 37. **Qui Friuli-Venezia Giulia**
 - 38. **Qui Liguria**

EDITORIALE

Secondo Sandiano



È TEMPO DI RIPARTIRE

In questi primi giorni di aprile l'Italia è praticamente tutta zona rossa o arancione. A un anno dal primo lockdown ci siamo ritrovati a dover chiudere massivamente molte attività per contrastare la terza ondata della pandemia. A più di un anno dallo scoppio dell'emergenza sanitaria, siamo ancora in balia di questo virus che possiamo combattere solo rimanendo a casa il più possibile. Tuttavia, con i primi effetti positivi della campagna vaccinale e la bella stagione alle porte, deterrente naturale alla circolazione del virus, progettare, pianificare e sviluppare le azioni per la ripartenza dell'immediato futuro è d'obbligo. Grazie ai preziosi contributi ricevuti anche per questo numero di TN TrasportoNotizie, nelle prossime

pagine vi proponiamo gli approfondimenti sui principali temi di interesse per l'autotrasporto e la logistica: l'accelerazione degli investimenti sulle infrastrutture italiane, il progetto di sviluppo delle reti europee Ten-T, un focus sul trasporto marittimo internazionale per il quale l'Italia può e deve diventare protagonista di prim'ordine e il rilancio del porto di Gioia Tauro, uno scalo che ha saputo rinnovarsi e raggiungere le vette dei traffici internazionali negli ultimi anni. Inoltre, seguiremo da vicino la procedura di ricostituzione del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto, un organo di fondamentale importanza per avviare il processo di miglioramento del settore, atteso ormai da anni.

Germania: stop ai tamponi sul Brennero Tirolo a rischio Covid-19 “standard”

Da domenica 28 marzo il Tirolo austriaco non è più considerato “area con varianti di virus”: gli autisti non dovranno più sottoporsi al test del tampone per entrare in Germania.

Con il dilagare della variante inglese del Covid-19, la Repubblica Federale Tedesca ha introdotto **differenti livelli di controllo** per chi entra nel Paese, basati sulla classificazione delle aree di provenienza in tre fasce di rischio. Tra i requisiti richiesti rientra l'obbligo di registrazione sul portale multilingue dedicato www.einreiseanmeldung.de e di effettuazione del tampone per il Covid-19.

Precisiamo che le restrizioni non dipendono dalla nazionalità dell'autista o dell'azienda, ma dall'effettivo passaggio del personale viaggiante nelle aree indicate.

Con l'ultimo documento emesso, valido dal 29 marzo 2021, l'Italia viene nuovamente confermata come “area a rischio standard” insieme al **Tirolo austriaco**. Pertanto, cade l'obbligo di effettuare il tampone entro le 48 ore precedenti l'ingresso in Germania per gli autotrasportatori che attraversano il Brennero.

Gli autisti provenienti da Stati o aree classificate a “**rischio standard**” sono esentati dall'obbligo di registrazione elettronica sul portale dedicato e dall'onere di effettuare un test per il Covid-19 nelle 48 ore precedenti l'ingresso in Germania. Oltre l'Italia e



l'Austria rientrano in questo gruppo: Belgio, Bulgaria, Danimarca e Portogallo (le regioni di Alghave, Lisbona e Madeira).

Chi proviene da aree “**ad alta incidenza**” deve comunicare il proprio arrivo sul sito web dedicato ed effettuare il test antigenico a non più di 48 ore dall'ingresso, qualora debba rimanere sul territorio tedesco oltre 72 ore. Per i soggiorni brevi, inferiori ai tre giorni di permanenza, non vige l'obbligo di tampone. Tra i Paesi europei ricompresi in tale fascia troviamo: Francia (eccetto la Mosella), Estonia, Lituania, Moldavia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia Svezia e Ungheria.

Ai trasportatori provenienti da aree “**con varianti di virus**” è richiesta la registrazione obbligatoria online e l'obbligo di sottoporsi al test del

Covid-19 entro le 48 ore precedenti l'ingresso. In questa fascia troviamo: la regione della Mosella in Francia, il Regno Unito e l'Irlanda.

Per conoscere quali aree appartengono alle zone di rischio e seguire gli aggiornamenti sull'evolversi della situazione, è possibile visitare il sito del [Robert Koch Institute](http://www.rki.de) (RKI), l'istituto del Ministero della Salute tedesco, disponibile in lingua tedesca e in inglese.

Scannerizza il QR-code con il telefono per visitare il sito del Robert Koch Institute (RKI).



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



Rimborsi accise del 1° trimestre 2021

Domande fino al 30 aprile

L'Agencia delle Dogane comunica l'apertura della finestra per l'invio delle domande di rimborso dell'accise del primo trimestre 2021, ovvero per il periodo dal 1° gennaio al 31 marzo 2021, a partire giovedì 1° aprile e fino a venerdì 30 aprile 2021.

Il rimborso è valido per il **gasolio consumato** per l'autotrazione da veicoli con motorizzazione Euro IV o superiore. Ricordiamo che, a decorrere dal 1° ottobre 2020 sono esclusi dal rimborso i mezzi con motorizzazione Euro III o inferiore.

Il software per la compilazione e invio

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

Per i consumi del trimestre di riferimento, l'**importo rimborsabile** è di 214,18€ per 1.000 litri di gasolio. Si ricorda, inoltre, che per usufruire dell'agevolazione tramite il Modello F24, il codice tributo da utilizzare è 6740.

In caso di maturazione di un credito per il quarto trimestre del 2020, tale importo deve essere utilizzato **in compensazione** entro il 31 dicembre 2022. In caso di richiesta di rimborso in denaro, il termine è stabilito con la data del 30 giugno 2023.



Ricostituzione del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto

Domande per le associazioni entro il 26 aprile

Inizia il procedimento per la ricostituzione del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto, in scadenza il 7 maggio 2021.

Con la pubblicazione del Decreto Ministeriale numero 31 del 30 marzo 2021 si avvia il procedimento di ricostituzione del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto.

Il Decreto, tra le altre cose, stabilisce anche i **requisiti** che devono avere le associazioni di rappresentanza delle imprese di autotrasporto per far parte del comitato.

Il termine ultimo per la presentazione delle richieste da parte delle associazioni di categoria scade il 26 aprile 2021. La domanda deve essere inviata tramite comunicazione PEC all'indirizzo albo.autotrasporto@pec.mit.gov.it.

Il rispetto del termine di presentazione sarà comprovato dalla data di avvenuta consegna della PEC.

In qualità di Responsabile del procedimento è stata nominata la Vice Presidente del Comitato, la Dott.ssa Roberta De Santis.

Scaduti i termini per l'invio delle domande, la responsabile del procedimento si occuperà di verificare il possesso dei requisiti previsti, richiedendo eventuali chiarimenti e integrazioni documentali che dovranno essere inviati dalle associazioni interpellate entro 10 giorni dalla ricezione della richiesta. L'esito

dell'esame istruttorio sarà comunicato dalla responsabile del procedimento.

Per maggiori informazioni e dettagli sulla procedura di ricostituzione del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto visitate la pagina dedicata sul sito trasportnotizie.com dalla quale è possibile scaricare il Decreto n. 31 del 30 marzo 2021.



Tunnel del Monte Bianco e Frejus

Le chiusure per lavori

Per consentire lo svolgimento di lavori per il miglioramento della **sicurezza**, nel mese di aprile 2021 sono previste chiusure e sensi alternati della circolazione su tutta la lunghezza del Traforo del **Frejus**, che collega Francia e Italia. Informiamo che gli orari di apertura e chiusura sono a titolo indicativo e sono suscettibili di modifiche per ragioni tecniche.

Le chiusure attualmente previste interessano tutte le notti del mese, ad eccezione delle domeniche e lunedì, con il seguente orario: le notti dei martedì e dei mercoledì dalle ore 23.55 alle ore 04.30 del giorno seguente, e le notti dei giovedì, venerdì e sabato dalle ore 22.30 alle ore 4.45 del giorno seguente. Per conoscere il senso unico alternato e il dettaglio sul calendario di chiusura, vedere le due immagini a lato.

Anche il Traforo del **Monte Bianco** sarà interessato da ingenti lavori di risanamento di due porzioni dell'impalcato stradale. Il gestore informa che, al fine di preservare la funzionalità del tunnel e consentire di svolgere i lavori in modo da arrecare meno disagi alla circolazione, sarà utilizzata una nuova tecnologia che consente di operare principalmente in **orari notturni**, ripristinando la normale circolazione al mattino. Secondo la

programmazione degli interventi, sono previsti quattro giorni di senso unico alternato della circolazione nel mese di giugno (il 9, 22, 23 e 24) e tre nel mese di luglio (il 6, 7 e 8) dalle ore

22.30 alle ore 6.00 del giorno seguente. Per conoscere i giorni di **blocco totale** della circolazione (in azzurro le date interessate dalla chiusura diurna) vedere le immagini a fondo pagina.

Settimana	Giorno						
	Lun	Mar	Mer	Gio	Ven	Sab	Dom
13		** 30/03	** 31/03	01/04	02/04	03/04	
14		** 06/04	** 07/04	08/04	09/04	10/04	
15		** 13/04	** 14/04	15/04	16/04	17/04	
16		** 20/04	** 21/04	22/04	23/04	24/04	
17		** 27/04	** 28/04	29/04	30/04	01/05	

Chiusure Traforo del Frejus

SENSO	** Dalle 23H55 del giorno indicato alle 04H30 del giorno seguente		SENSO	Dalle 22H30 del giorno indicato alle 04H45 del giorno seguente	
	Aperto	Chiuso		Aperto	Chiuso
F => I	23H55	00H45	F => I	22H30	
	01H45	02H15		00H00	00H45
	03H15	03H45		01H45	02H15
	04H30			03H15	03H45
	04H30 Fine alternato			04H45 Fine alternato	
I => F	23H55		I => F	22H30	
	01H00	01H30		23H00	23H45
	02H30	03H00		01H00	01H30
	04H00	04H30		02H30	03H00
	04H30 Fine alternato			04H45 Fine alternato	

Sensi unici alternati Traforo del Frejus

DIREZIONE	ORARI PEDAGGIO TUNNEL	
	CHIUSURA	APERTURA
FRANCE » ITALIA	22:30	23:00
	23:30	00:45
	01:30	02:45
	03:30	04:45
	05:15	06:00
ITALIA » FRANCE	22:30	23:45
	00:30	01:45
	02:30	03:45
	04:30	05:30

Sensi unici alternati traforo del Monte Bianco.

MESE MOIS MONTH	A PARTIRE DA A PARTIR DE FROM		FINO A JUSQU'A TO		DURATA DUREE DURATION
	GIORNO JOUR DAY	ORA HEURE TIME	GIORNO JOUR DAY	ORA HEURE TIME	
MARZO MARS MARCH	Lu/Lu/Mo	15/03 19:00	Ma/Ma/Tu	16/03 06:00	11h00
	Sa/Sa/Sa	27/03 23:30	Do/Di/Su	28/03 14:00	13h30
	Lu/Lu/Mo	29/03 22:00	Ma/Ma/Tu	30/03 06:00	08h00
APRILE AVRIL APRIL	Ma/Ma/Tu	06/04 22:00	Me/Me/We	07/04 06:00	08h00
	Me/Me/We	07/04 22:00	Gi/Je/Th	08/04 06:00	08h00
	Gi/Je/Th	08/04 22:00	Ve/Ve/Fr	09/04 06:00	08h00
	Lu/Lu/Mo	12/04 19:30	Ma/Ma/Tu	13/04 06:00	10h30
	Ma/Ma/Tu	13/04 19:30	Me/Me/We	14/04 06:00	10h30
	Me/Me/We	14/04 19:30	Gi/Je/Th	15/04 06:00	10h30
	Gi/Je/Th	15/04 19:30	Ve/Ve/Fr	16/04 06:00	10h30
	Lu/Lu/Mo	19/04 19:30	Ma/Ma/Tu	20/04 06:00	10h30
	Ma/Ma/Tu	20/04 19:30	Me/Me/We	21/04 06:00	10h30
	Me/Me/We	21/04 19:30	Gi/Je/Th	22/04 06:00	10h30
	Gi/Je/Th	22/04 19:30	Ve/Ve/Fr	23/04 06:00	10h30
	Lu/Lu/Mo	26/04 19:30	Ma/Ma/Tu	27/04 06:00	10h30
	Ma/Ma/Tu	27/04 19:30	Me/Me/We	28/04 06:00	10h30
	Me/Me/We	28/04 19:30	Gi/Je/Th	29/04 06:00	10h30
Gi/Je/Th	29/04 19:30	Ve/Ve/Fr	30/04 06:00	10h30	

☐ Interruzione programmata anche in orario diurno.
Interruption programmée en horaire de jour également.
Planned closure during the day.

MESE MOIS MONTH	A PARTIRE DA A PARTIR DE FROM		FINO A JUSQU'A TO		DURATA DUREE DURATION
	GIORNO JOUR DAY	ORA HEURE TIME	GIORNO JOUR DAY	ORA HEURE TIME	
MAGGIO MAI MAY	Lu/Lu/Mo	03/05 19:30	Ma/Ma/Tu	04/05 06:00	10h30
	Ma/Ma/Tu	04/05 19:30	Me/Me/We	05/05 06:00	10h30
	Me/Me/We	05/05 19:30	Gi/Je/Th	06/05 06:00	10h30
	Gi/Je/Th	06/05 19:30	Ve/Ve/Fr	07/05 06:00	10h30
	Lu/Lu/Mo	10/05 19:30	Ma/Ma/Tu	11/05 06:00	10h30
	Ma/Ma/Tu	11/05 19:30	Me/Me/We	12/05 06:00	10h30
	Lu/Lu/Mo	17/05 19:30	Ma/Ma/Tu	18/05 06:00	10h30
	Ma/Ma/Tu	18/05 19:30	Me/Me/We	19/05 06:00	10h30
	Me/Me/We	19/05 19:30	Gi/Je/Th	20/05 06:00	10h30
	Gi/Je/Th	20/05 19:30	Ve/Ve/Fr	21/05 06:00	10h30
	Ma/Ma/Tu	25/05 19:30	Me/Me/We	26/05 06:00	10h30
Me/Me/We	26/05 19:30	Gi/Je/Th	27/05 06:00	10h30	
Gi/Je/Th	27/05 23:30	Sa/Sa/Sa	29/05 06:00	30h30	
Lu/Lu/Mo	31/05 19:30	Ma/Ma/Tu	01/06 06:00	10h30	
GIUGNO JUN JUNE	Ma/Ma/Tu	01/06 19:30	Me/Me/We	02/06 06:00	10h30
	Gi/Je/Th	03/06 23:30	Sa/Sa/Sa	05/06 06:00	30h30
	Lu/Lu/Mo	07/06 19:00	Ma/Ma/Tu	08/06 06:00	11h00
	Ma/Ma/Tu	08/06 22:00	Me/Me/We	09/06 06:00	08h00
	Gi/Je/Th	10/06 23:30	Sa/Sa/Sa	12/06 06:00	30h30
	Gi/Je/Th	17/06 23:30	Sa/Sa/Sa	19/06 06:00	30h30
Lu/Lu/Mo	21/06 22:00	Ma/Ma/Tu	22/06 06:00	08h00	
LUG./JUIL.	Lu/Lu/Mo	05/07 22:00	Ma/Ma/Tu	06/07 06:00	08h00

Calendario delle interruzioni totali della circolazione del traforo del Monte Bianco.

ASSOTRASPORTI
RILASCIA:

- **POLIZZE RC PROFESSIONALE** nei nuovi termini stabiliti dalla legge
- **POLIZZE FIDEIUSSORIE** per attestazioni della capacità finanziaria

199.302013 • 348.8827231
info@assotrasporti.eu

Costi d'esercizio: il gasolio continua ad aumentare +50 euro per 1.000 litri di carburante

Nel corso di aprile 2021, l'ex MIT, oggi Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ha pubblicato le tabelle con i valori di riferimento dei costi dell'autotrasporto.

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

I costi sono stati aggiornati in base al prezzo medio del gasolio alla pompa

nel mese di marzo 2021, pari a **1.435,78 euro** per 1.000 litri, in aumento rispetto al mese precedente. Il prezzo registrato a febbraio era di 1.338,30 euro per 1.000 litri: ne risulta un aumento di 52,54 euro per 1.000 litri. Precisiamo che, a **marzo 2020**, quindi prima dello scoppio dell'emergenza sanitaria nel nostro Paese, il prezzo medio alla pompa era di 1.443,14 euro per 1.000 litri. Tuttavia, nel prossimo mese si potrebbe vedere un ulteriore incremento dovuto al blocco del canale di Suez.

Il Ministero definisce i valori di riferimento dei costi di esercizio, scorporando la componente dell'Iva (scaricata dalle imprese di autotrasporto) dal prezzo mensile del carburante. In più, per i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, il Ministero tiene conto degli sconti accordati ai trasportatori sulle accise. Dunque, per i veicoli fino a 7,5 tonnellate, il valore del costo al litro del gasolio è di **1,176 euro**; per i veicoli oltre le 7,5 tonnellate, il valore scende a 0,962 euro.

Mese	Prezzo industriale	Iva	Accisa	Prezzo al consumo
Gennaio	479,57	241,33	617,40	1.338,30
Febbraio	516,40	249,44	617,40	1.383,24
Marzo	559,47	258,91	617,40	1.435,78

Il prezzo mensile al consumo del carburante (1.338,30) è espresso, dal **M.I.S.E.**, in euro per 1.000 litri. Tale valore va successivamente scorporato dell'IVA corrente dividendolo ulteriormente per 1,22 essendo l'IVA attualmente applicata pari al 22%. Il dato mensile che interessa, verrà ricavato come segue:

Prezzo al consumo per litro = $1.435,78 / 1000 = 1,43578$

Valore del **costo unitario per litro** del Gasolio = $=1,43578 / 1,22 = 1,176868 = 1,176$

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 $(1,43578/1,22) - 0,21418609 = 0,96268276 = 0,962$

Croissant
Surgelati Già Cotti

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

Naturale

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

Prolungate le scadenze dei patentini ADR

Modifiche per la richiesta d'esame

Il 23 marzo 2021 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che apporta modifiche riguardanti l'articolo 11 del DL 35 del 27 gennaio 2010 riguardante gli esami per il conseguimento del certificato di formazione professionale di consulente per la sicurezza del trasporto delle merci pericolose.

La competenza è stata demandata all'Ufficio di **Motorizzazione Civile di Roma**, pertanto chi deve conseguire, estendere o rinnovare il certificato di consulente alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose sulle vie d'acqua interne devono inoltrare la domanda all'indirizzo PEC dell'UMC di Roma.

La **domanda di ammissione** agli esami deve essere firmata digitalmente o allegata alla copia del documento

d'identità valido, insieme alla copia del versamento dell'imposta di bollo dovuta e inviata tramite PEC all'UMC dove opera la Commissione di esame designata. La convocazione verrà inviata tramite PEC all'indirizzo indicato dal candidato.

L'accordo del 23 marzo proroga le **scadenze dei documenti** e delle certificazioni ADR: patentini ADR e

certificati dei consulenti in scadenza tra il 1° marzo 2020 e il 1° settembre 2021 è valido fino al 30 settembre 2021.

Nel caso gli aventi diritto superino l'**esame di rinnovo** entro il 1° ottobre 2021, il periodo di validità decorrerà dalla data originale di scadenza del documento e sarà valido per i successivi 5 anni.



Il calendario 2021 dei dosaggi sul Brennero

Le date previste da aprile a dicembre

Publicato il calendario delle restrizioni al traffico per il secondo semestre del 2021 sull'asse del Brennero. Nelle seguenti giornate, avranno accesso all'autostrada dell'Inntal al massimo **300 veicoli** l'ora provenienti dalla Germania, con blocco imposto al casello di Kufstein Nord. Si tratta di 16 giornate (da luglio a dicembre) per le quali è prevista una maggiore intensità di traffico.

Il blocco unilaterale è visto come una misura per salvaguardare il territorio. Infatti, l'**asse del Brennero** è il passo alpino di maggior traffico, oltre 2 milioni di Tir l'anno, poiché situato a una bassa altitudine.

Informiamo, inoltre, che la Germania ha deciso di sospendere i divieti di circolazione dei mezzi pesanti fino al 5 aprile 2021. I camion che trasportano i **vaccini**, invece, possono usufruire del-

la sospensione dei divieti di trasporto fino al 30 giugno 2021.

Per completezza, ricordiamo anche le date precedenti, a partire da aprile 2021, mese nel quale non sono previsti blocchi:

- lunedì 10 maggio
- martedì 11 maggio
- mercoledì 12 maggio
- venerdì 14 maggio
- venerdì 21 maggio
- sabato 22 maggio
- martedì 25 maggio
- mercoledì 26 maggio
- giovedì 27 maggio
- lunedì 31 Maggio
- martedì 1° giugno
- venerdì 4 giugno
- lunedì 5 luglio
- lunedì 12 luglio
- lunedì 19 luglio
- lunedì 26 luglio
- mercoledì 27 ottobre

- martedì 2 novembre
- mercoledì 3 novembre
- mercoledì 10 novembre
- mercoledì 17 novembre
- mercoledì 24 novembre
- mercoledì 1 dicembre
- giovedì 2 dicembre
- giovedì 9 dicembre
- lunedì 13 dicembre
- martedì 14 dicembre
- mercoledì 15 dicembre





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

Pacchetto Mobilità: i primi risultati degli studi

Effetti negativi sull'inquinamento atmosferico?

La scorsa estate è entrato in vigore il primo Pacchetto Mobilità europeo che ha introdotto, tra le altre, nuove restrizioni per combattere la **concorrenza sleale** nel settore dell'auto-transporto.

La riforma introdotto a luglio 2020, e finalizzata a migliorare le condizioni di lavoro e di riposo dei conducenti dei tir in Europa, potrebbe però portare ad effetti negativi in tema di inquinamento atmosferico. La questione è stata sollevata in un primo momento dai Paesi del blocco dell'est Europa contrari alla riforma, poiché penalizzante nei confronti delle loro imprese.

La Commissione europea ha quindi avviato uno studio, affidato a consulenti esterni indipendenti, per valutare gli **impatti** derivanti principalmente dall'introduzione di nuove misure:

- il rientro dei veicoli nel Paese di origine ogni quattro settimane;
- la modifica delle quote di cabotaggio per il trasporto intermodale.

I risultati mettono in luce il rischio di effetti negativi, tra i quali troviamo anche l'aumento delle **emissioni di CO₂** dell'autotrasporto. La Commissione ha quindi informato che valuterà attentamente i dati raccolti e le eventuali misure correttive da intraprendere in linea con quanto disposto nel Green Deal e lo sviluppo della mobilità sostenibile.

Per quanto riguarda il rientro dei veicoli nel Paese di origine, lo studio conferma il timore dell'aumento dei **viaggi a vuoto** che potrebbe introdurre nell'atmosfera dallo 0,8% al 4,6% di CO₂ in più, ovvero fino a 2,9 milioni di tonnellate di CO₂ aggiuntive nel 2023.

Risultati analoghi sono stati raggiunti nell'indagine sul cabotaggio per le operazioni di **trasporto intermodale** internazionale, per le quali si stimano effetti negativi a lungo termine sul trasporto ferroviario e ulteriori 397 mila tonnellate di CO₂ emesse.

Prendendo in considerazione il dato totale, ovvero un aumento di 3,3 milioni di tonnellate aggiuntive di CO₂ l'anno, cui si aggiungono 704 tonnellate di Nox e 251 tonnellate di PM 2,5, l'applicazione delle due misure porta a un drastico peggioramento della sostenibilità del settore.

La Commissione deve quindi individuare nuove soluzioni per tutelare i lavoratori e l'ambiente. Nel prossimo periodo sarà quindi avviata una discussione con gli Stati membri, il Parlamento Europeo e le parti interessate.

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**



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

Accelerazione sulle infrastrutture italiane 58 opere per lo sviluppo del Paese

Con l'approvazione dei pareri delle Commissioni Lavori Pubblici del Senato, e di quelle Ambiente e Trasporti della Camera, si dà avvio al commissariamento di 58 importanti opere per lo sviluppo del nostro Paese per una loro celere realizzazione. Il provvedimento è frutto del decreto Semplificazioni approvato lo scorso settembre che, a sua volta, ha modificato lo "Sblocca Cantieri". Il perfezionamento dell'iter è compito del neo-ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (MIMS), Enrico Giovannini, che intende agevolare al massimo il lavoro dei commissari. L'avvio delle attività fornirà anche uno stimolo all'occupazione e alla ripresa economica oltre a consentire uno sviluppo più sostenibile sul piano ambientale.

Per la loro realizzazione sono necessari 66,1 miliardi di euro, di cui circa 40 sono già disponibili. Alle 16 **opere ferroviarie** sono destinati 46 miliardi: l'alta velocità/alta capacità Brescia-Verona-Padova, il potenziamento della linea Venezia-Trieste; il potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice Salerno-Reggio Calabria e della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia; la realizzazione dell'asse ad alta velocità/alta capacità Palermo-Catania-Messina; il ripristino della linea Palermo-Trapani (via Milo); la chiusura dell'anello ferroviario di Roma; il completamento del raddoppio dell'asse ferroviario pontremolese; la realizzazione di opere sulla Napoli-Bari. Alle 14 **infrastrutture stradali** sono invece destinati 10,8 miliardi di euro: potenziamento della statale 106 Jonica, della strada statale Salaria, della statale 17 dell'Appennino abruzzese e appulo-sannitico, della statale garganica e



della E78 Grosseto-Fano. Se 5,8 miliardi di euro andranno alla linea C della metropolitana di Roma, 1,7 sono invece dedicati a tre **infrastrutture portuali**: la darsena Europa nel porto di Livorno, la nuova diga nel porto di Genova e il rilancio della cantieristica nel porto di Palermo. Per le 12 **opere idriche**, invece, sono stati stanziati 1,2 miliardi: si tratta di interventi per la messa in sicurezza dell'Acquedotto del Peschiera che serve l'Italia centrale, inclusa la Capitale, e di 10 dighe tra Sardegna e Sicilia. Infine, 538 milioni di euro sono destinati ad interventi in 12 tra **caserme e centri polifunzionali** di pubblica sicurezza situati a Bologna, Catania, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Roma. La divisione degli investimenti prevede 26,9 miliardi di euro per le opere al Sud Italia, 21,6 al Nord e 17,6 al Centro Italia.

A guidare il MIMS nella scelta delle opere da commissariare, appoggiata dal Parlamento, sono stati criteri legati alla **complessità progettuale**, esecutiva o tecnico-amministrativa nonché il loro impatto sul tessuto socio-economico locale e nazionale. La gran parte di questi interventi infrastrutturali sono contenuti nella pianificazione strategica

"Italia Veloce", allegata al Documento di Economia e Finanza 2020 mentre alcune opere sono anche inserite nella proposta del **PNRR** (Piano Nazionale di ripresa e resilienza).

Con l'auspicio che già questa prima lista di 58 opere possa condurre agli stessi risultati positivi raggiunti con la ricostruzione del Ponte di Genova, è ferma intenzione ampliare il confronto su un secondo elenco di interventi per cui nominare dei commissari. Come ha ricordato il ministro Giovannini, il ricorso al commissariamento non deve divenire la prassi ma rinnova la necessità di lavorare in parallelo con la **semplificazione** delle procedure e degli adempimenti ordinari e rafforzando la Pubblica Amministrazione inserendo personale con specifiche competenze tecniche e nei settori dell'innovazione e della digitalizzazione.

Tra le opere candidate ad essere inserite nella seconda lenzuolata di commissariamenti, prevista entro il 30 giugno, non mancheranno ulteriori infrastrutture dove vi è già un accordo tra i vari Enti e una necessità impellente della loro realizzazione, viste le oggettive ricadute sul tessuto socio-economico dei diversi territori interessati.



Gianluca Rospì Deputato e
Presidente di Popolo Protagonista

Reti Ten-T europeo

L'ambizioso progetto per le future generazioni

Trans European Network-Transport meglio noto con l'acronimo TEN-T è l'ambizioso progetto europeo avviato nel 2013 nell'ottica del miglioramento della circolazione di merci e persone, che dovrà essere la spina dorsale del **futuro economico**, politico e culturale della stessa Europa. Come Nazione avremo da gestire oltre 200 miliardi di euro per riorganizzare il presente e il futuro del Paese perché le scelte che faremo oggi potranno portare benefici o creare problemi alle nuove generazioni. Questo dipenderà solo da noi. La creazione di una Piattaforma logistica nel **Sud Italia** come porta d'accesso dell'Europa, oggi, è ancora più importante, soprattutto perché con il raddoppio del canale di Suez e la costante crescita di economie emergenti come l'India, l'Europa dovrà dotarsi di uno scalo logistico che insieme al Pireo possa essere attrattore di tutte le merci che oggi attraversano il Mediterraneo. Per fare questo basterebbe sfruttare la naturale posizione strategica che l'Italia e soprattutto il sud Italia ha all'interno del **bacino del Mediterraneo**.

Non può esserci però piattaforma logistica senza investire nelle zone retroportuali dei due grandi porti del Mezzogiorno quali Gioia Tauro e Taranto, che hanno ancora potenzialità di sviluppo interessanti per quanto riguarda la retroportualità. Questi se messi a sistema con altri porti italiani, in primis Genova e Trieste, possono rappresentare una possibilità di rilancio della buona economia fatta di lavoro e crescita umana.

L'apertura di un'altra porta nel Mediterraneo, mettendo a sistema questi due porti del sud Italia, è funzionale a intercettare milioni di tonnellate di



merci che oggi, superando Suez e non trovando spazio nel già sovraffollato porto del Pireo, attraversano il Mediterraneo per fare rotta verso altri porti, come il Tangeri Med in continua espansione. Lo sviluppo dei porti di **Gioia Tauro e Taranto** sarebbe funzionale, soprattutto, ad accorciare i tempi, di almeno una settimana, delle merci in ingresso e uscita dall'Europa. La creazione di zone retroportuali tecnologicamente avanzate dietro i porti di Taranto e Gioia Tauro potrebbero essere i principali punti di attrazione per le merci che arrivano in Europa dalla Cina e dall'India, Paesi sempre più attivi nel commercio internazionale.

Ma per riuscire a rendere tutto questo possibile è necessario completare le **reti infrastrutturali** strategiche europee: le TEN-T. È necessario un potenziamento delle reti di trasporto trans-europee come l'accelerazione sul fronte dell'alta velocità e dell'alta capacità nel sud Italia. Mi riferisco, in primis, al completamento della **dorsale adriatica** nel tratto Ancona-Foggia (in quanto il tratto Bari-Foggia e già ricompreso nella rete AV/AC Bari-Napoli), opera questa non compresa nell'attuale programmazione europea ma che dovrebbe essere un

pilastro strategico che l'Italia deve sostenere nella revisione delle TEN-T prevista nel corso del 2021. Un asse, questo strategico, anche per il trasporto merci, perché caratterizzato da basse pendenze e meno gallerie rispetto al lato tirrenico. Vanno inoltre accelerate le dorsali Salerno-Palermo e Napoli-Bari-Taranto-Lecce, anch'esse tratte fondamentali per dare risposte al crescente traffico passeggeri e merci. L'itinerario marittimo-ferroviario, lungo il versante adriatico-ionico, racconterebbe i porti del sud Italia concretizzando anche un rapido **collegamento verso nord**, in una catena intermodale integrata ed efficiente, porta d'ingresso ai Paesi balcanici e dell'est Europa.

Purtroppo, l'assetto attuale della rete TEN-T nell'Italia peninsulare è servito unicamente dal corridoio Scandinavia-Mediterraneo, lasciando scoperte tre tratte del sistema infrastrutturale multimodale adriatico-ionico (Ancona-Foggia, Bari-Lecce, Paola-Taranto) dall'alta valenza strategica e sistemica. Un **corridoio adriatico-ionico** maggiormente infrastrutturato consentirebbe di redistribuire il traffico sulla direttrice nord-sud, evitando fenomeni di saturazione in corrispondenza degli snodi principali.



Virginia Tiraboschi, Senatrice
FIBP-UDC - Italia Berlusconi Presidente-UDC

Trasporto marittimo internazionale L'Italia può essere protagonista

L'Italia deve dare gambe al Piano strategico nazionale della portualità e della logistica per far recuperare centralità al sistema mare, in termini di margini importanti di produttività ed efficienza, a beneficio in primo luogo del **sistema industriale** e produttivo italiano, ma in generale dell'intero Paese.

Il piano strategico potrebbe collocare l'Italia in una fase particolarmente dinamica del trasporto marittimo internazionale con importanti opportunità di crescita.

Altri Paesi a noi vicini, quali Francia e Spagna, l'hanno compreso in anticipo e i rispettivi Governi, assumendo la piena regia dei processi di riforma, hanno dato un significativo impulso agli investimenti, nella convinzione che il settore sia strategico per la competitività dei rispettivi Paesi, soprattutto se, come nel caso dell'Italia, si reggono sulle esportazioni, sempre più indirizzate ai mercati extra-UE o ai mercati dei Paesi emergenti che utilizzano prevalentemente le modalità marittime e solo in misura minore quelle aeree.

A tale riguardo, diventano strategici il **sostegno logistico** alle esportazioni e l'efficientamento della catena logistica dal lato delle importazioni, così come l'affidabilità e la sicurezza nell'approvvigionamento delle risorse energetiche.

In un mondo globalizzato, porti ed aeroporti sono il biglietto da visita dei Paesi che intendono competere a livello mondiale e l'Italia, che ha già perso quote di mercato a favore dei **sistemi portuali** del Nord Europa sui traffici verso Paesi extra UE e nel segmento transshipment a favore di



altri Paesi, quali il Marocco, Malta e recentemente Grecia, può diventare il pontile d'Europa nel Mediterraneo.

Certo è che va cambiata la rotta: da un lato, i POT (Piani Operativi Triennali) non devono più essere l'occasione per avanzare lunghe liste di interventi non giustificati da valutazioni tecnico-economiche e dall'altro, a livello nazionale, deve emergere una forte determinazione, orientata a portare a termine in tempi e costi ragionevoli il **potenziamento** di un selezionato numero di sistemi portuali, necessità che i noti fenomeni in atto del gigantismo navale e conseguente concentrazione dei traffici richiedono.

Infine, vi è un'altra opportunità, non colta finora, che riguarda la possibilità di costituire un nuovo gateway di **ingresso da Sud** per le merci con origine/destinazione i Paesi dell'Europa continentale fino ai Paesi *landlocked* dell'Europa orientale e dei Balcani, con evidenti benefici in termini di riduzione

delle emissioni inquinanti delle navi, che seguirebbero la rotta Asia-Europa molto più corta di quella attuale, ma soprattutto in termini di una più equilibrata distribuzione dei flussi di traffico tra il cuore dell'Europa industriale, sempre più spostato ad Est, ed i principali porti gateway del continente europeo.

Si presenterebbe un'occasione unica, da un lato, per i porti del **Nord Europa**, di assumere con forza il ruolo di porte verso l'America settentrionale, ulteriormente rilanciato dall'allargamento ormai quasi ultimato del canale di Panama, e dall'altro, per i porti del nuovo "Southern Range", tra i quali quelli italiani. Si aprirebbero degli spazi nel ruolo di gate europeo da/per i continenti asiatico e africano, a condizione che vi sia una stretta alleanza tra porti, ferrovie e interporti lungo i corridoi che dal Mezzogiorno portano nel cuore dell'Europa centro-orientale.

Il MIMS si rinnova

Nominati vice e sottosegretari

Apochi giorni dall'insediamento del nuovo Ministro, il Professore Enrico Giovannini, il MIT cambia nome e diventa Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ovvero MIMS. Non si tratta di pura formalità, ma di una dichiarazione di intenti con l'obiettivo di allineare l'Italia al **Green Deal europeo**. Dopo la creazione di un nuovo Ministero della Transizione Ecologica, il Governo Draghi ha intenzione di promuovere una forte ripresa economica del Paese che sia sostenibile sul piano ambientale e sociale.

Secondo quanto dichiarato dallo stesso Ministro Giovannini, il MIMS è intenzionato ad aprire "un dialogo intenso con gli operatori economici e sociali per identificare le azioni più idonee per accelerare questo percorso, in particolare con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza".

Gli interventi che si stanno già programmando "devono produrre un rilevante effetto sul piano della **competitività del sistema** economico e di stimolo occupazionale nell'attuale congiuntura economica e in prospettiva. Il rafforzamento e l'ammodernamento delle reti infrastrutturali e del settore della logistica, l'investimento in infrastrutture sociali e nelle diverse aree del sistema dei trasporti devono accompagnare e accelerare le trasformazioni in atto nel mondo delle imprese e dei consumatori nella direzione della sostenibilità".

A coadiuvare il Ministro Giovannini, sono stati nominati due viceministri, Teresa Bellanova e Alessandro Morelli, e un sottosegretario, Giancarlo Cancellieri. **Teresa Bellanova**, senatrice di Italia Viva, è stata Ministra delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali nel Governo Conte II e sottosegretaria di Stato nel Governo Renzi.

Alessandro Morelli, invece, deputato della Lega, ha ricoperto la carica di Presidente della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati dal 2018 al 2020.

Giancarlo Cancellieri, del Movimento 5



Stelle, ha appena terminato il mandato come viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con il Governo Conte II.

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del regolamento di organizzazione del MIMS sono proseguiti i lavori di **rinnovamento** del dicastero in un'ottica più green. Per potenziare le capacità del Ministero di programmare e realizzare infrastrutture e sistemi di rete sostenibili è stato creato un nuovo dipartimento, che si occuperà anche di trasporti e di sistemi informativi.

In particolare, avrà il compito di seguire la progettazione e i lavori di realizzazione delle opere, di monitorare gli investimenti nel settore dei trasporti, delle reti idriche e dell'edilizia pubblica. Inoltre, per garantire una maggiore sicurezza delle infrastrutture, verranno impiegati sistemi digitali di manutenzione predittiva. Il nuovo dipartimento si affianca ai due preesistenti:

- il dipartimento di **progettazione pubblica** e rigenerazione urbana che si occupa della progettazione opere pubbliche per lo sviluppo della qualità della vita e il superamento del divario esistente fra le diverse regioni del nostro Paese. A questo ramo del MIMS è anche demandato il sovrintendimento dei provveditorati interregionali per

le opere pubbliche e la gestione delle risorse umane e strumentali.

- il dipartimento per la **mobilità sostenibile**, dal quale dipendono varie articolazioni del sistema dei trasporti pubblico, stradale, ferroviario e aereo. Dal terzo dipartimento dipendono le direzioni generali territoriali nelle quali opera la Motorizzazione Civile.

Il nuovo regolamento pubblicato in Gazzetta porta anche novità al Corpo della Capitaneria di Porto e Guardia Costiera. Nello specifico, introduce un rafforzamento del ruolo del vice Comandante generale, il riconoscimento di Organismo nazionale per il coordinamento dei servizi di ricerca e soccorso marittimi, la funzione di gestione operativa a livello centrale, di sistema di monitoraggio e di informazione del traffico marittimo e di interfaccia nazionale per l'arrivo e la partenza delle navi.

Infine, il MIMS rafforza le attività di controllo interno attraverso la creazione di una struttura dedicata al **controllo di gestione**, regolarità contabile, legittimità amministrativa e vigilanza sulla regolarità delle società partecipate o controllate. L'obiettivo è quindi garantire una maggiore trasparenza sull'operato del Ministero e prevenire la corruzione e le attività illegali.

Rinnovo del Comitato Centrale dell'Albo

Assotrasporti richiede incontro urgente con il MIMS

Pubblicato il Decreto Ministeriale del MIMS che avvia il procedimento di **ricostituzione** del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto, Assotrasporti scrive al Ministro alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibili, il Prof. Enrico Giovannini, per richiedere un incontro urgente, anche via web, in merito ai decreti che di fatto escludono parte rilevante delle aziende e lavoratori dell'autotrasporto dalla possibilità di essere rappresentati e di usufruire dei benefici previsti per legge; creando di fatto una grave disparità di trattamento e di **rappresentanza** dei legittimi interessi, in evidente violazione dello spirito e degli articoli fondamentali della Costituzione.

Il primo decreto in questione è il n. 31 del 30 marzo 2021, Ricostituzione comitato centrale Albo Autotrasporto (M_INF_ALBO_REG_DECRETI_R), seguito dal D.M. del 23 gennaio 2021, Contributi a favore della formazione professionale nel settore dell'autotrasporto (21A00458 - GU n.24 del 30-1-2021) e altre normative.

Secondo Assotrasporti, i citati decreti di fatto escludono tutte le aziende e i lavoratori del settore dell'autotrasporto che non aderiscono ad una confederazione presente nel **consiglio del CNEL** e firmataria di un solo specifico contratto.

Gli esclusi risultano essere la maggioranza degli operatori del settore che, pur non essendo rappresentati

al CNEL, ente che era in dismissione, sono obbligati per legge a versare il contributo annuale per l'iscrizione all'Albo dell'Autotrasporto e pagano regolarmente i contributi previdenziali e le imposte di competenza, ma senza poter usufruire dei conseguenti **diritti e benefici**.

Visto il termine ultimo del 26 aprile 2021 indicato dal decreto per la presentazione delle richieste da parte delle associazioni di categoria, per far parte del Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto, Assotrasporti, che dal 1985 tutela e difende l'autotrasporto italiano, ha richiesto un confronto urgente con il Ministro Giovannini per approfondire e trovare soluzione ai temi segnalati.

Pagamento contributo ART

Versamenti entro il 30 aprile

Novità per il pagamento del contributo ART in seguito alle recenti sentenze emesse dal Consiglio di Stato. Secondo quanto stabilito, sono tenute al versamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti anche gli operatori economici che lavorano nel settore dei **servizi di trasporto** merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari, merci, aeroporti e interporti.

Tuttavia, sono esenti dal pagamento del contributo le aziende che impiegano mezzi con capacità di carico a massa complessiva inferiore ai 26 mila chilogrammi, o trattori con peso rimorchiabile inferiore a tale limite, oppure che fatturano meno di 3 milioni di fatturato annuo.

Precisiamo che con il termine **"fatturato"** si intende l'importo risultante dal conto economico alla voce A1 (ricavi delle vendite e delle prestazioni),

sommato alla voce A5 (altri ricavi e proventi) o voci corrispondenti per i bilanci redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS.

Inoltre, precisiamo che il fatturato in questione riguarda esclusivamente quello riconducibile ai mezzi soggetti al pagamento dell'ART, ovvero quelli con capacità superiore a **26 mila chilogrammi**, impiegati esclusivamente nei servizi di trasporto da/per le infrastrutture precedentemente citate. Esclusi dal computo anche i ricavi conseguiti svolgendo attività in ambito internazionale.

Il contributo è fissato nella seguente misura:

- 0,6 per mille del fatturato 2017 per l'annualità 2019;
- 0,6 per mille del fatturato 2018 per l'annualità 2020;
- 0,6 per mille del fatturato 2019 per l'annualità 2021.

Informiamo, infine, che il versamento dell'ART è suddiviso in **due pagamenti**: il primo, relativo a 1/3 dell'importo dovuto deve essere corrisposto entro il 30 aprile 2021, mentre per il secondo pagamento, corrispondente a 2/3 dell'importo dovuto, c'è tempo fino al 31 ottobre 2021.



Piano Transizione 4.0

Cos'è e quali sono le novità del 2021

a cura di Davide Spitale, Innovation Manager di Alzarating

Il piano Transizione 4.0 è il primo mattone su cui si fonda il Recovery Fund italiano, ossia un piano di investimento di 24 miliardi di euro destinati alle **imprese italiane**. La misura consente alle aziende italiane di beneficiare di agevolazioni fiscali sotto forma di crediti di imposta per investimenti in: beni strumentali, materiali e immateriali; formazione per dipendenti e imprenditori; ricerca e sviluppo; innovazione; design; ideazione estetica; green economy.

Il Piano Transizione 4.0 si prefigge l'obiettivo di sostenere la ripresa economica del Paese, dando maggiore stabilità economica alle imprese e supportandole in un processo di transizione tecnologica e sostenibilità ambientale.

Come funziona il Piano Transizione 4.0? Il Piano Transizione 4.0 innalza tutte le aliquote di detrazione e al tempo stesso i massimali di spesa coperti dall'incentivo fiscale, ma soprattutto accorcia i tempi di fruizione degli incentivi. Sui beni strumentali materiali, la fruizione dei crediti è ridotta a 3 anni, scendendo a un solo anno per le piccole imprese che investono in beni non 4.0.

Il nuovo programma di **incentivi** copre il periodo che va dal 16 novembre 2020 fino a giugno 2023. Chi sottoscrive un contratto di acquisto di beni strumentali entro il 31 dicembre 2022 può beneficiare del credito con il solo versamento di un

acconto minimo del 20% dell'importo. La consegna dei beni può avvenire nei 6 mesi successivi, quindi entro giugno 2023.

Si permette in questo modo alle imprese italiane di avere un quadro normativo stabile, permettendo loro di programmare gli investimenti a medio e lungo termine.

Il Piano Transizione 4.0 è applicabile a **tutte le imprese?**

Questo Nuovo Piano ha la peculiarità di estendere la sua portata anche alle piccole e medie imprese di ogni settore, non limitandola, com'è avvenuto finora, a quelle di maggiori dimensioni.

La platea dei soggetti potenzialmente beneficiari è dunque aumentata del 40% e possono ricorrere agli incentivi anche le **imprese in perdita**. Tale estensione è stata possibile grazie al superamento del precedente sistema basato sugli ammortamenti, i cui requisiti escludevano molti soggetti, mentre il credito d'imposta è accessibile a tutte le aziende.

Quali possono essere **i benefici** per le imprese del Piano Transizione 4.0?

Il Piano Transizione 4.0 prevede un credito d'imposta del 15% fino a 2 milioni di euro per innovazione green e digitale. La compensazione immediata del credito fiscale può coprire la progettazione e realizzazione di prodotti in grado di essere facilmente smontati e

dunque riparati o di consentire il recupero dei materiali che li compongono.

Il Piano Transizione 4.0 può incentivare tutto ciò che riguarda la possibilità di riutilizzare, riparare, smontare e **"aggiornare"** un prodotto.

Può accentuare anche l'efficientamento e il controllo della produzione in modo da allungare il ciclo di vita dei prodotti e consentire il riciclo di più materiali possibile.

A giugno 2020 avevamo fatto una previsione e approfondito le misure approvate, sottolineando come andassero risolte alcune lacune del precedente Piano Impresa 4.0

A gennaio 2021, possiamo dire che il Piano Transizione 4.0 approvato dalla Legge di Bilancio 2021 sia venuto incontro alle esigenze degli imprenditori abbattendo quelle lacune.

È chiaro che l'obiettivo è quello di consentire alle aziende una **migliore efficienza** e una maggior capacità produttiva come vantaggio competitivo. Soprattutto ora che il Piano è approvato per un intero biennio e le aziende possono investire avendo una maggiore consapevolezza.

Tocca ora alle aziende saper sfruttare questi incentivi verso la modernizzazione, la digitalizzazione e la sostenibilità affidandosi a persone competenti che le possano supportare in progetti che rientrano nel Piano Transizione 4.0.





Giuseppe Auddino, Senatore Movimento 5 Stelle

Il rilancio del Porto di Gioia Tauro

Lo scalo calabrese in vetta ai traffici internazionali

Nel 2018 il Porto di Gioia Tauro si presentava come un'infrastruttura fortemente sottoutilizzata, neanche al 50% delle proprie potenzialità. I volumi di container continuavano a diminuire a dei livelli mai raggiunti negli ultimi anni: nel primo trimestre del 2018 erano calati del 14%, dopo una riduzione del 12% registratasi nel 2017.

A settembre 2018, insieme all'allora Ministro Toninelli ho intrapreso un percorso di costante confronto con la realtà portuale allo scopo di mantenere i livelli occupazionali, **rilanciando l'economia** dello scalo. Grazie al premuroso interesse dimostrato dal Governo Conte per la ripresa della realtà portuale e all'ottimo lavoro svolto dal commissario dell'Autorità Portuale Agostinelli, in meno di un anno si è sbloccata la situazione di stallo in cui versava lo scalo da troppi anni. Soltanto nel periodo aprile/ottobre 2019 si è registrato un incremento di traffico di oltre il 15%, rispetto allo stesso periodo del 2018.

Lo scalo gioiese è stato interessato da un poderoso piano di investimenti che ha interessato il **rinnovo del parco macchine** operanti nel piazzale. A dicembre 2019 sono arrivate al porto di Gioia Tauro dalla Cina tre gru di ultima generazione. È stata forte l'emozione che ho provato nell'alzare lo sguardo ed osservare le tre gru di oltre 87 metri di altezza, tra le più grandi al mondo, con un braccio d'estensione in grado di manovrare fino a 24 file di containers e capaci di lavorare navi da 22 mila Teus. L'arrivo delle nuove gru ha rappresentato una delle tappe del percorso rivolto a traguardi ancora più ambiziosi. Fin da subito ho compreso l'importanza di riqualificare e **ammodernare** l'intera area industriale del retroporto.



A dicembre 2019, con un emendamento a mia prima firma, è stata inserita nella manovra finanziaria la spesa di 6 milioni di euro per il triennio 2020-2022, per la realizzazione di opere di **riqualificazione**, in particolare nell'ambito della viabilità, dei trasporti, della logistica e del decoro urbano di tutta l'area del retroporto di Gioia Tauro.

Nonostante il 2020 sia iniziato con l'emergenza sanitaria tuttora in atto, il Porto di Gioia Tauro solo nei primi 4 mesi del 2020 ha registrato una notevole **impennata dei volumi di traffico**: sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei volumi dei traffici portuali superiore al 52,5%. A maggio 2020 al porto è approdata la **Msc Sixin**, una delle più grandi navi portacontainer al mondo con 400 metri di lunghezza e 61 di larghezza, arrivata con un carico da 23.600 Teus. Nei 12 mesi precedenti erano arrivate al porto altre 79 grandi navi, ma questa è la più grande in assoluto mai arrivata in un porto italiano. Un record per il nostro Paese e per il Porto di Gioia Tauro, che continua la sua ascesa nel circuito internazionale del transhipment. Lo scalo gioiese, con i suoi 18 metri di

profondità di canale risponde, infatti, alle esigenze del mercato internazionale che richiedono **profondità di fondali** necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare dotati di capacità superiore ai 20 mila teus.

Un ulteriore obiettivo che ci si siamo posti, consapevoli delle enormi potenzialità del Porto di Gioia Tauro, è stato l'ampliamento della mera attività di **transhipment** dello scalo con il trasferimento delle merci anche su ferro, attraverso il potenziamento della linea ferroviaria affinché il porto diventasse intermodale. La fine del 2020 ha visto il Porto di Gioia Tauro protagonista di un nuovo successo: l'avvio del **Gateway ferroviario** con l'arrivo del primo treno.

Dunque, lo scalo calabrese non è più solo transhipment ma è diventato uno scalo gateway, ossia un'area di sdoganamento merci che ha il compito di intercettare parte dei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa. Senza dubbio una svolta epocale per il nostro porto che oggi si ritrova in vetta alle classifiche internazionali dei traffici marittimi, al pari di Rotterdam, Anversa, Shanghai, King Abdullah Port, Tangeri.

Blocco del canale di Suez

Si è risolto tutto per il meglio?

La situazione si è sbloccata in sei giorni, ma ci vorrà molto più tempo prima che le conseguenze del blocco del canale di Suez vengano assorbite da tutti i settori coinvolti.

La Ever Given, una delle navi **porta container** più grandi al mondo, di proprietà della compagnia Evergreen, nella mattinata del 23 marzo 2021 ha iniziato l'attraversamento del canale di Suez diretta a Rotterdam, finendo per incagliarsi a causa di una tempesta di vento e bloccando di fatto tutto il traffico navale da e per il Mar Mediterraneo.

Fortunatamente l'incidente non ha causato vittime e, lavorando con delle ruspe da terra e con dei rimorchiatori in mare, si è riusciti a rimettere **in navigazione** la nave nel giro di sei giorni, scongiurando il rischio di dover scaricare per intero il carico in una zona dell'Egitto pressoché desertica, dove non esistono strutture adatte a tale scopo.

Il risultato però, è a dir poco impressionante: del canale di Suez, infatti, si serve circa il 10% del traffico merci internazionale. La via, inaugurata nel 1869, è il risultato di una cooperazione internazionale su progetto dell'ingegnere italiano Luigi Negrelli.

Nonostante negli anni siano stati eseguiti ingenti lavori di miglioramento dell'opera, come il **raddoppio** di alcune tratte del canale, l'alveo artificiale si compone di molti sensi unici regolati da semafori, che si snodano lungo un percorso di circa 193 km di lunghezza, per un totale di circa 15 ore di navigazione per l'attraversamento completo.

Purtroppo, la Ever Given è stata sorpresa in un tratto a senso unico da una tempesta che ha prima spinto la prua della nave contro la riva destra del canale, dove si è **incagliata**, spostando la poppa verso la riva opposta, bloccando di fatto la navigazione in entrambe le direzioni.

Con un transito medio giornaliero di 80 navi, l'incidente ha causato il più grande ingorgo marittimo di tutti i tempi, con quasi 400 navi ferme ai due imbocchi del canale e il rischio di una



crisi degli approvvigionamenti. Oltre la preoccupazione degli esperti per le conseguenze dei **ritardi sulle consegne**, si temeva che le navi ferme in attesa dello sblocco potessero diventare bersaglio dei pirati.

Grazie alle condizioni favorevoli di alta marea e all'impiego di 10 rimorchiatori, di cui due arrivati dall'Europa (l'italiano Carlo Magno e l'olandese Alp Gard), la nave è stata disincagliata ed è tornata a galleggiare autonomamente, permettendo la **riapertura** del canale la sera stessa del 29 marzo 2021.

Sembrerebbe si sia risolto tutto per il meglio, ma è davvero così?

I rischi connessi al ritardo dell'arrivo di un così alto numero di navi sta causando un aumento dei **prezzi delle commodity**, ovvero le materie prime come beni agricoli (grano, mais, cacao), metalli e fonti per produrre l'energia elettrica (tra cui gas o petrolio), dal quale potranno trarre beneficio i Paesi esportatori ma che ricadrà su tutta la produzione, fino al consumatore finale. Non è un caso che già dai primi giorni di blocco, il prezzo del **petrolio** al barile sia aumentato, causando un rincaro del prezzo dei rifornimenti a terra.

Non da meno il problema della logistica portuale che si troverà a dover scaricare

decine di questi giganti del mare in un tempo decisamente ridotto, con il rischio di affollare le aree portuali e sovraccaricare il trasporto terrestre.

Si stima che il valore dei carichi bloccati in sei giorni sfiori gli 80 miliardi di dollari. Seppur non nell'immediato, potremmo assistere nelle prossime settimane al rialzo dei prezzi dei metalli, soprattutto acciaio e rame.

Bisogna considerare che alcune navi hanno atteso la riapertura del canale, mentre altre hanno deciso di **circumnavigare l'Africa**. I ritardi nella consegna delle merci nei porti di destinazione e la congestione dei porti potrebbe ritardare ulteriormente la ripartenza delle portacontainer, innescando nuovi ritardi con conseguenze difficilmente prevedibili.

Inoltre, bisogna tenere presente che tutto questo sta succedendo in un periodo anomalo in cui, a causa della **pandemia**, diverse commodity hanno subito aumenti di prezzo per via del rallentamento dei traffici internazionali. Dall'inizio dell'emergenza sanitaria, il costo del noleggio dei container in molti casi è duplicato, ma secondo alcuni operatori i prezzi sono aumentati anche di tre o quattro volte rispetto al valore pre-pandemia.

GENTE IN MOVIMENTO

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



INTERAGISCI CON LA COMMUNITY ONLINE

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

REGALA UNA COPIA OMAGGIO DEL MAGAZINE

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

www.genteinmovimento.com | redazione@genteinmovimento.com

 genteinmovimento

 genteinmov

 Gente in Movimento

Transpotec Logitec rimandato al 2022

Si terrà dal 27 al 30 gennaio

A seguito delle recenti decisioni governative, che non consentono gli eventi fieristici nella prima metà di giugno, e dopo un confronto con il mercato finalizzato a valutare tutte le possibili soluzioni, la **prossima edizione** di Transpotec Logitec è stata riprogrammata nel 2022 e si terrà a Fiera Milano dal 27 al 30 gennaio, confermando lo svolgimento dal giovedì alla domenica. “Definire la nuova collocazione temporale è stata una decisione complessa, che abbiamo ritenuto di dover prendere in piena condivisione con gli **operatori del settore**. Le aziende, le associazioni e il mondo dei media in questi mesi ci hanno dimostrato grande fiducia e hanno

più volte dichiarato di voler tornare a incontrarsi in fiera e di riconoscersi nel **progetto**. Per questo è importante che possano farlo nel momento che ritengono più funzionale alle loro esigenze e che consenta di esprimersi al meglio delle proprie potenzialità”, dichiara Paolo Pizzocaro, Exhibition Director di Transpotec Logitec. “Abbiamo dunque scelto di fissare la nuova data a gennaio, che ben si presta alle attese del mercato e permette di inserirsi senza particolari sovrapposizioni nel **calendario fieristico internazionale del settore**”. Così, grazie a un progetto focalizzato su sostenibilità, sicurezza, professionalità delle risorse, che già negli scorsi mesi ha



riscosso importanti consensi, Transpotec Logitec potrà riconfermarsi vetrina di riferimento dei settori **autotrasporto e logistica**, offrendo un'occasione unica in Italia per presentare nuovi prodotti e servizi, lanciare mezzi in anteprima, valutare dal vivo le novità e fruire di importanti occasioni di formazione. Continuate a seguirci per conoscere gli sviluppi di Transpotec Logitec, disponibili anch'esse sul sito www.transpotec.com.



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

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



La mobilità sostenibile dell'Europa I combustibili liquidi a basse emissioni

Si è tenuto il 15 marzo a Bruxelles la seconda edizione del "Energy 4Mobility Expert Talk" che ha visto il coinvolgimento di rappresentanti della politica, dell'industria e della ricerca condividere e discutere le proprie opinioni per cercare di rispondere alla domanda "L'UE dovrebbe lanciare una strategia basata sui **combustibili liquidi** a basse emissioni di carbonio?"

I combustibili liquidi a basse emissioni di carbonio, infatti, sono alternative sostenibili di origine non petrolifera che possono contribuire a raggiungere la **neutralità** del carbonio entro il 2050, poiché rilasciano emissioni di CO₂ limitate sia in fase di produzione che di utilizzo. Questo decennio sarà fondamentale per capire quanto valga il contributo di questi carburanti nella riduzione delle emissioni di gas serra.

Impiegati a fianco dei carburanti convenzionali, i combustibili liquidi a basse emissioni di carbonio hanno il potenziale per diffondersi e sostituire progressivamente benzina e gasolio, insieme ad altre soluzioni di mobilità innovative: **mobilità elettrica**, motorizzazione a idrogeno e ulteriori tecnologie emergenti. Tuttavia, a differenza di alcune delle alternative appena menzionate, i combustibili liquidi a basse emissioni di carbonio si basano in gran parte su infrastrutture già disponibili e non richiedono la sostituzione della flotta di veicoli esistente. Possono

quindi fornire un'ulteriore preziosa scelta accanto ad altre tecnologie a basse emissioni di carbonio, rendendo disponibili opzioni di mobilità sostenibile per un gruppo più ampio di consumatori. Michael Johannes, Vicepresidente della Mobilità e logistica di Messe Francoforte, ha sottolineato come ciascuna delle nuove tecnologie capaci di sfruttare diverse tipologie di **energia** a emissioni neutre dal punto di vista climatico, dall'idrogeno all'elettricità, dai biocarburanti ai combustibili prodotti sinteticamente, sia ugualmente importante e integrabile per raggiungere gli obiettivi europei stabiliti nel Green New Deal.

A tal proposito, Adina Valean, Commissaria europea per i trasporti, ha presentato i piani della Commissione europea per la creazione di un quadro normativo a lungo termine per i carburanti impiegati nei trasporti aerei e marittimi. Anticipandovi parte della risposta del quesito posto in occasione del talk, la Commissaria ha dichiarato che "i combustibili liquidi a basse emissioni di carbonio giocheranno sicuramente un ruolo importante per la riduzione delle **emissioni** aeree e marittime entro il 2030".

Al confronto è intervenuto anche Jan-Christoph Oetjen, membro del Parlamento europeo, proponendo la realizzazione di una strategia per i combustibili liquidi a basse emissioni di carbonio che abbracci un approccio

"dal pozzo alla ruota", in base al quale le emissioni di carbonio sono valutate durante l'intero ciclo di vita del **carburante** e non soltanto nel momento finale, ovvero della combustione nei mezzi. Secondo l'onorevole, questo approccio contribuirebbe "a incrementare la produzione e l'uso di combustibili liquidi a basse emissioni di carbonio nel settore del trasporto su strada, col fine di utilizzarli soprattutto in quei settori di difficile decarbonizzazione".

Durante il suo intervento, John Cooper, Direttore generale di FuelsEurope, ha rafforzato l'idea di Michael Johannes, dichiarando che "sebbene non esista un'unica tecnologia che affronterà la sfida della **decarbonizzazione** dell'intero settore dei trasporti, i combustibili liquidi rinnovabili e a basse emissioni di carbonio rappresentano una soluzione complementare per i trasporti su terra, aria e mare. Una strategia europea a lungo termine contribuirebbe a stimolare la domanda di combustibili liquidi a basse emissioni di carbonio in tutti e tre i settori dei trasporti".

Il talk si è quindi chiuso rispondendo in maniera favorevole: i relatori hanno convenuto che una **strategia** a lungo termine per i combustibili liquidi a basse emissioni di carbonio è necessaria a livello europeo e auspicabile per sbloccare il pieno potenziale di questi tipi di combustibili per sostenere le ambizioni di neutralità climatica dell'UE.



Citytech si sposta a settembre

Appuntamento il 23 e 24 a Milano

L'appuntamento italiano con il futuro della mobilità in occasione dell'8° edizione del Citytech di Milano, l'evento B2B e B2C ideato in collaborazione con il Comune, si sposta al 23 e 24 settembre 2021 nell'area pedonale di Piazza Castello, nella capitale nostrana dell'innovazione e del business.

Con un format nuovo, conference & exhibition, per la prima volta **aperto al pubblico**, all'evento sono attese Istituzioni e aziende all'avanguardia nel settore della mobilità urbana con le quali aprire un dibattito politico ed economico e proporre lo sviluppo di una maggiore attenzione mediatica sugli argomenti proposti. Il futuro delle città e dell'industria della mobilità non possono che essere analizzate sotto un'ottica smart e sostenibile.

L'edizione 2021 affronterà il delicato tema dei più grandi cambiamenti nel contesto **economico e sociale** dal dopoguerra a oggi, con particolare riferimento alla mobilità che, nuovamente, si trova ad essere protagonista di un'evoluzione inattesa. Le ripercussioni sui sistemi dei trasporti dovute alla pandemia da Covid sono innumerevoli e il lavoro di Citytech si focalizzerà sulle tematiche seguenti: l'evoluzione delle città, del trasporto pubblico locale e della mobilità individuale.

La prima tematica, "l'evoluzione delle città", affronterà i cambiamenti sociali



dipendenti dalla **pandemia**, come l'aumento dei lavoratori in smart working che porta a un cambiamento degli orari di spostamento cittadini e dei flussi. Si passa poi all'analisi della gestione degli spazi verdi e della nuova urbanistica della città: l'emergenza sanitaria ha messo in evidenza i limiti e i pericoli nascosti dietro la centralizzazione dei servizi nei centri urbani. Infine, l'aumento degli acquisti online e delle consegne a domicilio dei servizi ristorativi pone la necessità di promuovere una **transizione ecologica** e una nuova logistica, tra sosta e delivery.

Il secondo macro argomento proposto interessa "l'evoluzione del trasporto pubblico locale". È indubbio che per diverso tempo l'immagine dei bus e dei treni affollati dai **pendolari** non potrà più essere accettata per ragioni di sicurezza, pertanto parleremo della nuova percezione di sicurezza dell'utenza dei mezzi di trasporto pubblico locale. Seguendo il filone proposto nell'evoluzione delle

città, la transizione ecologica verso una mobilità elettrificata deve interessare anche il TPL. In ultimo, il servizio pubblico locale dovrà diventare sempre più flessibile e sempre più smart, proponendo nuovi servizi innovativi on demand.

L'ultimo filone affrontato in questa ottava edizione di Citytech interessa "l'evoluzione della mobilità individuale" ovvero la diffusione sempre più capillare della **micromobilità** rappresentata da monopattini, monowheel e nuovi mezzi di trasporto a zero emissioni e il ritorno al mezzo privato che, per via della necessità di distanziamento sociale come strumento per combattere la pandemia, non può che non passare dalle motorizzazioni alternative a ridotte emissioni di CO₂.

In ultimo, il confronto passerà sul riadattamento delle nuove forme di mobilità urbana alle nostre città per la sicurezza di tutti gli utenti delle strade.



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



FRAME	Alu Formed 26"/24" easy access, Lega 6061-T6, Tig Welded
FOUR	Tig 26"/24" rotelle cassette
REAR DERAILLEUR	Shimano 3 velocità interno
SHIFTERS LEVERS	Shimano
BRAKES	Front a rullo Shimano
HUBS	Shimano Alu 30h motor on front
SADDLE	Copertina morbida in schiuma imbottitura in PU con tasselli in gomma
TIRES	Posizione 26"x 1.75" anteriore 24" x 1.75"
MOTOR	brushless 30V 250W on front hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v, 13Ah, under carrier
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Basic display carica più 3 livelli di assistenza
OTHER FUNCTIONS	Light



FRAME	Alu Formed 26" easy access, Fix-Flux system
FOUR	90 5m Tig 20"
BRAKES	Front: Promax Alu, V-Brake con stabilizzatore / rear Drum
FREEWHEEL	18T
HUBS	Front: motor Rear: Cargo special
SADDLE	twkking With elastomers
TIRES	Front 30" alu 30h Rear 18" alu 30h
MOTOR	Bafang brushless 30V 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 Af-light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-6 Km/h with no pedaling



DESCRIZIONE PRODOTTO

Grande manovrabilità
2 Batterie estraibili
Diverse modalità di marcia
Seduta Ergonomica
Personalità a doppia marcia
Potenza 2700 W
Velocità Massima 66km/h
Autonomia 90Km
Leggero, Solido, Affidabile
Elevata Capacità di carico 45kg Massimo

GAMMA COLORI



GAMMA TURISMO - CITTA' - CITTA'



FRAME	Alu Formed 26" easy access, internal routing
FOUR	Hi-Ten Tig 26"
REAR DERAILLEUR	Shimano Tourney RD-TY300
SHIFTERS LEVERS	Shimano Tourney SL-RS15 NewShift, 8s
BRAKES	Promax Alu
FREE WHEEL	Shimano Tourney 8x 14-28
HUBS	Shimano Alu 30h motor on rear
SADDLE	Selle Royal Wave
TIRES	Bata Garda 26"x 1.75"
MOTOR	Bafang brushless 30V 250W on rear hub
MAX TORQUE	25 Nm
BATTERY	Li-Ion 36v, 408Wh, under carrier
SENSOR TYPE	Speed sensor
CHARGER TIME	100% 7h / 80% 5h20min
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Atala A320, with LED, Power Af-light
OTHER FUNCTIONS	Soft start 0-6 Km/h with no pedaling External light control



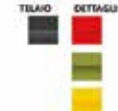
FRAME	Alu Formed 27.5", hydroformed, custom tubing internal routing
FOUR	Suntour 30M 9t, 100 mm, Remove lockout
REAR DERAILLEUR	Shimano Altus RD-M3100 9s
SHIFTERS LEVERS	Shimano Altus SL-M3100 Rapidfire, 9s
BRAKES	Shimano BR-M315, Rotor 58-AT10 180 mm/180 mm
HUBS	Shimano M502, CL, 32h
SADDLE	Selle Royal Sauris
TIRES	Schwalbe Smart Sam 27.5"x 2.60"
MOTOR	Bosch Performance CX 36V, 250W central position
MAX TORQUE	73 Nm
BATTERY	Power pack 500, framepost, weight 2.5 Kg
SENSOR TYPE	TORQUE
CHARGER TIME	Up to 7.5 hours
MAX ASSISTED SPEED	25km/h
DISPLAY	Purion
OTHER FUNCTIONS	4 levels: 90% ecc - Tour 120% - EMTB 110%/100% - Turbo 300%



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





Giordano Biserni, Presidente ASAPS

Recovery plan, ma la sicurezza stradale c'è?

Tra cenni fugaci e riferimenti indiretti

Sono sincero, ho letto piuttosto velocemente le 179 pagine del testo del Recovery Plan, ho poi un po' arricchito le mie informazioni come voi sulla stampa.

E ho letto come tutti il balletto delle voci contenute nel documento con le varie poste su sanità, scuola, digitale, infrastrutture, lavoro, sud, transizione ecologica, rivoluzione verde ecc.

Io ho visto solo fugaci cenni per altro vaghi sul **tema della sicurezza** e niente sulla sicurezza stradale in particolare, salvo qualche riferimento indiretto sulle strutture stradali (vedere l'elenco sotto). Quindi le cose vanno già bene così? Non mi sembra.

Spero che su questo aspetto non abbia pesato il fatto che il Ministro dell'Interno non è un politico incasellato in uno dei partiti di governo, ma un valido ed esperto tecnico, però senza una specifica maglia politica.

Eppure gli organici delle **forze di polizia** sono sotto stress per le decine di migliaia di pensionamenti degli anni scorsi e quelli che ci saranno nei prossimi

due anni fra le forze dell'ordine dello Stato e le polizie locali.

Le età medie in molti reparti sfiorano quota 50 anni. C'è nel Recovery Plan un generico riferimento alla "creazione di una modalità digitale per il reclutamento di personale nella P.A. che consenta maggior rapidità nelle procedure".

Insomma ne ricavo la sensazione che il covid abbia **trascurato il tema** sicurezza e posto una sorta di pietra tombale anche sulla sicurezza stradale.

I dati del 2020 ci parlano di un ripiegamento temporaneo della sinistrosità e della mortalità sulle strade, ma questo grazie solo ai lunghi periodi di lockdown e la circolazione a libertà limitata nel corso di molti mesi dell'anno. Comunque gli Osservatori ASAPS ci raccontano che nel 2020 sono morti centinaia di **motociclisti** sulle strade, 167 solo nei 13 fine settimana estivi con la circolazione in quel periodo pressoché libera, anche 39 bambini sono deceduti sulle strade (40 nel 2019).

E poi 240 pedoni (dato provvisorio) hanno perso la vita travolti sull'asfalto,

in forte calo rispetto all'anno precedente ma sempre tanti. Si pensi che 5 pedoni sono morti anche in aprile il mese del lockdown totale.

E nel 2021? Già 10 pedoni e diversi ciclisti sono morti nei primi 11 giorni di gennaio. Ecco per questo sono piuttosto stupito di non aver sentito un solo sospiro o un lamento sul tema della sicurezza e, quella stradale in particolare, se non altro per prevedere un **potenziamento** degli arruolamenti per un ripianamento degli organici che saranno decimati entro il 2023, un potenziamento dei mezzi in dotazione e per quelli specialistici per le forze di polizia, per il vestiario, e per interrompere il progetto di chiusura per la "razionalizzazione" di numerosi reparti (non più "strategici") della Polizia Stradale, posizionati sulle strade statali, quelle più pericolose.

Ma se non si sfrutta questa enorme massa di euro che arriverà, quando mai un Paese che si dice attento alla sicurezza dei propri cittadini, potrà più realizzare un vero piano "Marshall" per la sicurezza stradale?

La sicurezza nel Recovery Plan

Elenco delle voci presente nel Recovery Plan che richiamano più o meno direttamente la sicurezza:

- pagina 20 - Missione 3 - "la previsione di messa in sicurezza e monitoraggio di viadotti e ponti stradali";
- pagina 31 - il grafico - allocazione di risorse per le infrastrutture e la mobilità;
- pagina 42 - digitalizzazione della Pubblica Amministrazione e velocizzazione dei tempi della giustizia;
- pagina 46 - creazione di una piattaforma per le notifiche digitali;
- pagina 47 - creazione di una modalità digitale per il reclutamento di personale nella P.A. che consenta maggior rapidità nelle procedure;
- pagina 52 - riforma del processo civile;
- pagina 55 - riforma del processo penale;
- pagina 83 - trasporti locali e ciclovie, mobilità sostenibile;
- pagina 95 - Infrastrutture per una mobilità sostenibile (interessante);
- pagina 97 - Manutenzione stradale 4.0 (interessante).

Truck & Bus: la prima campagna del 2021

Aumentano le manipolazioni dei tachigrafi

Si è tenuta da lunedì 8 febbraio domenica 14 la prima campagna "Truck and Bus" dell'anno. Nei sette giorni tutte le polizie europee hanno effettuato controlli sull'intera rete stradale. Ora vediamo quali sono stati i risultati della campagna promossa dal RoadPol, il network di Polizie Stradali europee.

I controlli, effettuati principalmente sui **mezzi pesanti** di trasporto merci e sugli autobus, sono stati complessivamente 329.429, di cui 240.924 hanno interessato i camion.

Nello specifico, è stato rilevato un aumento delle infrazioni connesse alla manipolazione del tachigrafo: la polizia ha multato 4.255 autisti per malagestione del tachigrafo, individuando 796 casi aggiuntivi di manipolazioni del tachigrafo digitale. Nella campagna precedente, quella di ottobre 2020, le manipolazioni sui tachigrafi erano appena 321.

"Armeggiare con le impostazioni del **tachigrafo** o persino manipolarli assume ogni anno forme più grandi", commenta Henk Jansen, segretario del gruppo di lavoro operativo RoadPol, della polizia nazionale dei Paesi Bassi. La ragione di questo tipo di frode potrebbe essere la notevole pressione concorrenziale del settore, in continua crescita.

Durante questa settimana di controlli, inoltre, sono state riscontrate ulteriori 72.451 violazioni (66.919 per i camion e



5.532 per gli autobus). Di questi, 1.889 controlli hanno imposto il **fermo del veicolo** per il ripristino delle condizioni adeguate alla marcia o la corretta sistemazione del carico. Le violazioni hanno interessato 1.769 camion e 120 autobus.

In generale, il tasso delle infrazioni pesa maggiormente sul trasporto merci, con un 26,93% contro il 4,57% degli autobus, per via della diminuzione dei viaggi adibiti al trasporto di persone a causa della **pandemia**. Secondo i dati, si è riscontrata una violazione in quasi 1 camion controllato su 3.

La maggior parte delle infrazioni rilevate riguarda il superamento dei limiti di **velocità**, violazioni tecniche, mancato allacciamento delle cinture di sicurezza

e disinserimento di altri sistemi di sicurezza, documentazione non conforme e rispetto della legislazione sui tempi di guida e di riposo.

Sono 11.061 i conducenti (10.773 di camion e 288 di autobus) che hanno guidato ben oltre il limite orario consentito dalla legge, senza rispettare le **pause obbligatorie**. Inoltre, sono stati trovati anche 116 conducenti positivi all'alcoltest e 34 conducenti sotto l'influenza di droga.

"Gli incidenti che coinvolgono veicoli pesanti solitamente comportano gravi conseguenze. Tra le principali si annoverano l'alta velocità, un **fissaggio del carico** non corretto, l'affaticamento del conducente e i difetti tecnici dei veicoli", spiega l'esperto. In sette giorni sono stati rilevati 4.077 mezzi con gravi difetti tecnici, di cui 3.969 autocarri e 108 autobus, cui si aggiungono 2.072 camion e 84 autobus con carico oltre la soglia massima consentita. Il carico non era ben fissato su 1.315 camion. Oltre alla punizione delle violazioni, i 1.135 conducenti che presentavano un carico mal fissato sono stati informati dei rischi e delle conseguenze del reato.

Il rispetto delle normative vigenti è fondamentale anche in tempi di pandemia, con una riduzione del traffico stradale pressoché diffusa su tutto il territorio dell'Unione Europea. La prossima operazione RoadPol Truck & Bus si svolgerà **dal 10 al 16 maggio 2021**.



Il valore aggiunto della pesatura a bordo I sistemi applicati ai veicoli industriali

Outset nasce nel 1999 per soddisfare l'esigenza di soluzioni professionali per il controllo e la gestione della pesatura a bordo, molto sentita dagli **operatori del settore** auto-trasporti ed è stata infatti la prima azienda in Italia a proporre questi sistemi applicati ai veicoli industriali.

Di recente si è completata la trasformazione di Outset in Outset Srl Società Benefit: "Un moderno modello societario sia dal punto di vista giuridico, sia degli scopi sociali, sia del business che s'intende perseguire nell'esercizio dell'attività. La **sostenibilità** è parte integrante del nuovo business model, creando condizioni favorevoli alla prosperità sociale e ambientale, oggi e nel futuro".

Outset ha scelto fin dalla nascita di offrire prodotti testati, capaci di migliorare l'attività della clientela, massimizzando i vantaggi che una **pesatura precisa** ed efficiente in fase di carico

comporta: razionalizzazione dei tempi, riduzione dei costi d'esercizio, viaggi sicuri nel rispetto delle normative con eliminazione dei rischi di sanzioni. Oggi Outset è operativa sia in Italia che all'estero con numerose filiali commerciali, dedicando notevoli **investimenti alla R&S** nell'ottica di un miglioramento continuo dei propri prodotti e dello sviluppo di strumenti innovativi con tecnologie di nuova generazione.

La mission "storica" di Outset è garantire al cliente un valore aggiunto, anche attraverso un efficiente servizio di consulenza personalizzata sul prodotto in fase di vendita e post-vendita.

Ai sistemi di pesatura dinamici applicati a tutti i **veicoli industriali** e ai mezzi del movimento terra e della logistica, si aggiunge il sistema wireless TPMS che monitora in modo costante la pressione dei pneumatici di tutti i veicoli per salvaguardarne l'usura, limitando

i costi di manutenzione e il consumo di carburante.

I prodotti di Outset sono sempre **più smart**: vantano la possibilità di essere interconnessi al dispositivo satellitare OTD e tramite la piattaforma web OTD Outset, permettono di interfacciare i gestionali aziendali per l'automazione dei dati di pesatura, la gestione delle missioni, dei report, e degli eventi tra cui allarmi e **diagnosi remote**, con accesso ai servizi di localizzazione e tracciamento delle attività e usufruire così delle agevolazioni previste dal Piano Transizione 4.0. Un grado d'innovazione e integrazione dell'automazione industriale con nuove tecnologie che migliora la produttività e le condizioni di lavoro.

Viaggiare conoscendo il peso del carico permette di ottimizzare i tempi e la resa economica del trasporto in tutta sicurezza, ammortizzando immediatamente il costo del sistema di pesatura a bordo.



Cosa succede a chi rifiuta il vaccino? L'Inail chiarisce la casistica del lavoratore

Mai come in questi mesi è tornato vivo il “movimento” no vax, in molti casi associato ai “no mask”, portato avanti da chi rifiuta l'**obbligo vaccinale**. Con una campagna anti-covid che stenta a partire, il ritardo nella consegna delle dosi al nostro Paese e le notizie su possibili effetti collaterali non risultati dagli studi iniziali, dubbi e timori sull'inoculazione dei vaccini anti-covid sono sempre più diffusi.

Se con il decreto del 7 aprile 2021 il Governo ha stabilito l'obbligo vaccinale per il **personale sanitario** impiegato in prima linea nella lotta alla pandemia, il resto della popolazione potrà scegliere se sottoporsi o meno al trattamento. L'Inail però, ha comunicato che la scelta di non vaccinarsi per i lavoratori, **autisti** compresi, non è priva di conseguenze. Facciamo un esempio per capire meglio la situazione: nel caso un autista

rifiuti di aderire al piano vaccinale e, in un secondo momento, si ammali di Covid-19 sul posto di lavoro, vedrà riconoscersi l'**infortunio** come evento indennizzabile, ma gli sarà preclusa la possibilità di poter richiedere il risarcimento danni al datore di lavoro.

Allo stesso modo, se a rinunciare al vaccino è il datore di lavoro e, in un secondo momento, i suoi lavoratori contraggono il virus sul posto di lavoro dal datore stesso, oltre all'infortunio,

i dipendenti avranno diritto ad avanzare la richiesta di risarcimento.

La casistica si estende anche alle altre norme vigenti, come l'obbligo di utilizzo dei **dispositivi di protezione** individuale: nel caso il lavoratori non indossi la mascherina ove previsto, godrà sempre della tutela assicurativa dell'Inail, il quale potrà ridurre o escludere la responsabilità del datore di lavoro e quindi far decadere il diritto al risarcimento del danno.



Assotrasporti è al tuo fianco nella lotta al Covid-19

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

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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu oppure chiamaci al 0171 413146



LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

TN TRASPORTONOTIZIE, in collaborazione con ASSOTRASPORTI®, dà la parola a chi vive ogni giorno sulla propria pelle le problematiche del settore trasporto merci. Diamo meritato spazio a voi autotrasportatori, con l'auspicio di destare l'interesse delle istituzioni

**IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE A DAMIANO CARLOMUSTO, TITOLARE DEL GRUPPO TEAM:
"PASSANO GLI ANNI MA I PROBLEMI RIMANGONO SEMPRE GLI STESSI"**

Mi chiamo Damiano Carlomusto e sono titolare del Gruppo Team, costituito dalla Team Società Cooperativa, la Truck Service e la Team Trasporti e Logistica Srl. Ci occupiamo di trasporti di tutti i generi, dal deposito alla logistica, principalmente in Italia, ma anche all'estero se serve. Nel gruppo lavorano 70 autisti su furgoni, motrici e bilici.

Le **difficoltà** che affrontiamo nel nostro lavoro sono sempre le solite: il prezzo del carburante che arriva alle stelle, gli aumenti delle tariffe autostradali nonostante la bassa qualità del servizio offerto, la **concorrenza sleale** che penalizza i lavoratori onesti. A mio avviso, su 100 trasportatori, solo 20 riescono a viaggiare a tariffe tra 1,30 - 1,50 euro, mentre i restanti 80 viaggiano sotto l'euro, rovinando il mercato a tutte le imprese. Quando si ha a che fare con clienti che guardano solo il prezzo finale, diventa difficile far quadrare i conti, lavorare onestamente e rimanere comunque attivi sul mercato. Se solo ci fossero **più controlli**



da parte dello Stato, si impedirebbe a gran parte di queste aziende di giocare al ribasso. Ci vorrebbe più impegno da parte delle Autorità, più controlli e più misure in favore dell'autotrasporto. La pubblicazione delle **tariffe di riferimento** riproposta dal Ministero non è sufficiente, le aziende sono libere di non rispettarle e operare sottocosto. In Italia il trasporto delle merci avviene principalmente su gomma, eppure non abbiamo la forza contrattuale che dovremmo avere. Se non saremo noi autotrasportatori, o meglio ancora il Ministro in persona, a ordinare uno **sciopero generale** della categoria, non avremo mai la possibilità di far capire ai committenti che sotto una certa cifra non è legalmente possibile operare. Nonostante l'emergenza sanitaria, noi del Gruppo Team abbiamo potuto continuare a lavorare, ma a condizioni sfavorevoli. I camion non si sono mai fermati, i controlli però sono diminuiti, e questo ha aperto la strada ad

autotrasportatori improvvisati che hanno impiegato i propri mezzi sottocosto per qualche mese, per poi tornare al lavoro precedente, senza rendersi conto delle difficoltà che hanno creato agli imprenditori che operano nel settore da anni.

Le uniche soluzioni che vedo possibili per migliorare la situazione sono il ritorno all'imposizione dei costi minimi e l'**accertamento fiscale** a tutte le aziende di trasporto, compresa la mia chiaramente, che possa giustificare i prezzi offerti alla committenza. Le autorità avranno così la possibilità di individuare chi opera sottocosto.

Noi, come categoria, abbiamo bisogno che al Ministero ci sia una persona davvero **competente** in materia: il trasportatore è chi guida il camion, non chi lo vede passare in autostrada. Purtroppo in Italia non siamo tutelati a dovere, nonostante la pandemia, gli applausi e i ringraziamenti, continuiamo ad essere l'ultima ruota del carro.

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

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



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



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



CORSI DI FORMAZIONE

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



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

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.org



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

Costruisci con Assotrasporti il nuovo mondo dell'autotrasporto

Partecipa al rinnovamento del settore

Prosegue con entusiasmo e determinazione il lavoro quotidiano di rappresentanza a tutela e difesa dell'autotrasporto e dei trasportatori medi e piccoli. Partecipa al rinnovamento del settore, insieme possiamo far sentire la nostra voce presso le istituzioni italiane ed europee.

Nell'ultimo anno abbiamo seguito da vicino l'evolversi dell'emergenza sanitaria per la pandemia da Covid-19, intervenendo a **tutela dell'autotrasporto** nei momenti più critici del lockdown.

Tuttavia, nonostante le numerose misure economiche messe in campo dal Governo in favore delle aziende in difficoltà, riteniamo che non si sia ancora fatto abbastanza. Alle criticità derivanti dall'emergenza Covid-19, infatti, si sommano i problemi che affliggono la categoria da anni.

Per questo motivo, Assotrasporti continua quotidianamente il suo impegno in tutela e difesa dell'autotrasporto italiano, coinvolgendo gli autotrasportatori, i professionisti e gli esperti del settore.

Il 2020 di Assotrasporti è iniziato con la richiesta di dichiarazione dello **stato di emergenza** per la precaria situazione delle infrastrutture di comunicazione viaria, ferroviaria e autostradale del Paese.

In seguito, con lo scoppio della pandemia, Assotrasporti si è schierata dalla parte dei camionisti che, nonostante il lockdown, hanno continuato a viaggiare e consegnare le merci di prima necessità, garantendo la prosecuzione dei servizi minimi per la popolazione costretta in casa.

Con la riapertura del Paese, Assotrasporti ha evidenziato il **ruolo strategico** dell'autotrasporto, un settore troppo spesso messo da parte ma che, durante i mesi più duri della lotta al coronavirus, si è rivelato fondamentale e strategico per la ripresa dell'economia.

Infine, Assotrasporti ha richiesto al Governo l'introduzione di misure ad hoc per l'autotrasporto, volte non solo a sanare la situazione creata

dall'emergenza sanitaria, ma anche a risolvere i problemi che il settore si trascina dietro da anni.

Da sempre Assotrasporti favorisce l'apertura di **nuove sedi associative** sul territorio, per difendere, con azioni mirate, gli interessi specifici di ogni realtà locale. Un esempio è il neonato Coordinamento Regione Toscana composto da autotrasportatori e professionisti del settore locale, veri conoscitori del territorio e dell'ambiente in cui operano, capaci di garantire professionalità e competenza per rappresentare gli interessi di tutti gli associati.

Se anche tu vuoi **impegnarti in prima**

linea, per te e per la categoria, scrivi all'indirizzo e-mail info@assotrasporti.eu per richiedere maggiori informazioni su come attivare una sede territoriale Assotrasporti.

Ricordiamo che Assotrasporti, accreditata presso le **istituzioni comunitarie**, ha instaurato negli anni un rapporto collaborativo con l'UE e con gli organi nazionali, intervenendo a tutela dell'autotrasporto e promuovendo campagne di sensibilizzazione sulle criticità del settore, come la proposta "**Salva Vite**" per la dichiarazione dello stato d'emergenza per la messa in sicurezza dell'intero sistema stradale e ferroviario italiano.



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



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

Iscriviti al gruppo **FACEBOOK**

Piemonte: ACIT presenza all'incontro sul Colle di Tenda

Richiesto un tavolo di confronto alla Prefettura

L'Associazione Cuneese Innovazione nel Trasporto, aderente all'Associazione Nazionale degli autotrasportatori Assotrasporti, ha presenziato all'incontro con il Viceministro del MIMS Alessandro Morelli e gli assessori alle infrastrutture e trasporti di Regione Liguria e Piemonte.

Rappresentata dal segretario provinciale Fabrizio Civallero, ACIT ha assistito all'incontro tenutosi nella tarda mattinata di lunedì 22 marzo, prima al teatro del Comune di Limone (CN), poi presso il cantiere del **Tenda Bis**, per fare il punto della situazione sui lavori di ripristino dei collegamenti con la Francia e la Liguria.

All'incontro hanno partecipato i parlamentari cuneesi, l'assessore ai Trasporti della Regione Piemonte Marco Gabusi, il Vicepresidente della Giunta Regionale del Piemonte Fabio Carosso, l'assessore ai Trasporti della Regione Liguria Gianni Berrino, il Presidente della Provincia Federico Borgna, la Prefetta Fabrizia Triolo, il Deputato ligure Edoardo Rixi, il Presidente di Anas Claudio Gemme, il responsabile della struttura territoriale Anas della Lombardia Nicola Prisco, il sindaco di Limone Piemonte Massimo Riberi (primo organizzatore) e il **Viceministro alle Infrastrutture** e alla Mobilità Sostenibili (MIMS) Alessandro Morelli.

"Come hanno ampiamente sottolineato le autorità intervenute all'incontro, la

Strada Statale 20 del Colle di Tenda è molto più di un collegamento locale, in quanto rappresenta un'importante **via di comunicazione** non solo per le province di Cuneo e Imperia e per la Regione Piemonte, ma anche per l'Italia e la Francia" afferma Gabriella Tomasi, Presidente provinciale ACIT.

"Siamo consapevoli che ci vorranno anni per completare i lavori di ripristino, ma considerando le lungaggini cui abbiamo assistito per il **raddoppio del tunnel** del Colle di Tenda, auspichiamo un maggior impegno e unità di intenti. Per molte imprese la SS 20 rappresentava la via di collegamento principale per raggiungere Ventimiglia e la Francia: deve tornare ad essere agibile nel minor tempo possibile" aggiunge Fabrizio Civallero, Segretario provinciale ACIT.

In vista del prossimo incontro, annunciato ieri dal Viceministro Morelli, che si terrà presso la Prefettura di Cuneo tra il 19 aprile e il 5 maggio 2021, e durante il quale Anas condividerà il progetto di ripristino con il territorio, ACIT rinnova la richiesta inviata lo scorso gennaio alla Prefettura affinché venga organizzato un **tavolo di confronto** preventivo con le associazioni, in particolare dell'autotrasporto e della mobilità, per presentare le richieste della categoria.

"Ricordiamo che il Colle di Tenda non è l'unico collegamento con l'estero che presenta criticità: le limitazioni al traffico



pesante sul **versante francese** del Colle della Maddalena penalizzano l'autotrasporto locale. A questo si aggiunge il mancato completamento dell'autostrada Asti-Cuneo e le difficoltà di percorrenza dei tratti autostradali della Torino-Savona e Genova-Ventimiglia" conclude Civallero. "Pertanto, così come a Genova sono stati previsti dei ristori in seguito a crollo del Ponte Morandi, autotrasportatori, professionisti e imprenditori delle province di Cuneo e Imperia dovrebbero essere tutelati con supporti economici analoghi" conclude Tomasi.

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

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

I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

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



Avv. DAVIDE CALVI

LEGALE

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

GUIDA IN STATO DI EBBREZZA E CAPACITÀ PROCESSUALE

La pratica applicazione di una norma presenta nel tempo una varietà di casi che consentono di apprezzare sfumature sempre nuove e la categoria del "dover essere", tanto cara al diritto, viene talvolta superata dalla necessaria pragmaticità di contesto e da casi sempre nuovi.

Si ritiene di dover tornare sull'argomento delle garanzie difensive per alcune precisazioni. La guida in **stato di ebbrezza** è un reato contravvenzionale, che viene quindi punito a prescindere dai motivi che possono aver portato un soggetto ad assumere alcoolici in misura superiore a quanto consentito dal codice della strada.

L'elemento soggettivo circa le condotte realizzate, ai fini della possibilità di punire il conducente, assume quindi un valore relativo, potendosi procedere all'irrogazione di sanzioni sia in presenza di dolo che a titolo di colpa. Per tali motivi resta poco esplorato il lato dell'**imputabilità del conducente**, con riferimento ai motivi che lo hanno portato alla condotta materiale di bere alcoolici e successivamente porsi alla guida. L'imputabilità del soggetto, tuttavia, deve essere apprezzata anche sul distinto piano della procedura, con importanti riflessi in ordine all'utilizzabilità degli atti di

accertamento della guida in stato di ebbrezza posti in essere in sede di controllo stradale.

È evidente che, in esito ai controlli eseguiti su strada, può nascere un **procedimento penale** e che proprio per questo motivo che viene previsto che gli agenti avvisino la persona controllata della sua facoltà di farsi assistere dal difensore di fiducia, ai sensi dell'art. 114 delle disposizioni di attuazione del codice di procedura penale.

Il fatto che si possa avere a che fare con una persona in stato di ebbrezza, tuttavia, impone alcune riflessioni in ordine alla possibilità che il controllato possa non rendersi conto di quello che gli sta accadendo. Una persona in stato di ebbrezza, specie se per ingestione di notevoli quantità di alcool, certamente, non è nel pieno possesso delle sue **facoltà mentali**: anche se lo si è trovato alla guida di un'autovettura non è infatti certo che possa essere nelle condizioni di poter assumere le decisioni migliori per quanto attiene alla sua difesa, decidendo se farsi o meno assistere da un difensore per l'esecuzione dei controlli di rito.

Si osserva che, in punto di capacità processuale dell'indagato, gli stessi accertamenti irripetibili posti in essere

dalla polizia giudiziaria possono accertare lo stato di alterazione psicofisica, che ha certamente vulnerato le possibilità di difesa del soggetto controllato, precludendogli le **garanzie difensive** che devono essere sempre assicurate. D'altra parte l'art. 120 del codice di rito penale è chiaro nello stabilire che chi si trova in stato di ubriachezza non è idoneo all'ufficio di testimone, precisando che la capacità si presume fino a prova contraria. Lo specifico caso del conducente al quale vengono effettuati accertamenti alcolimetrici, tuttavia, può rendere evidente lo stato di ubriachezza e far comprendere come nel suo caso non si possa avere una piena capacità di partecipare alle prime fasi del procedimento penale che lo vedrà protagonista.

Né il codice di rito né il codice della strada prevedono quale debba essere la procedura da utilizzare per la condizione di particolare vulnerabilità nella quale si trova il conducente la cui ubriachezza viene certificata



dal controllo stradale. D'altra parte capita sovente di osservare che alla **misurazione alcolimetrica** le pattuglie affiancano verbali, generosi in quanto a dettagli, nei quali si riferisce di persone che non si reggono in piedi, con eloquio sconnesso e con tutti i sintomi dell'alcolista.

Seguendo quindi quanto attestato dai verbalizzanti e comprovato dalle misurazioni alcolimetriche è praticamente impossibile ritenere che il controllato abbia una pur minima capacità processuale che gli consenta di partecipare in modo cosciente all'avvio del proprio procedimento penale, né è possibile immaginare come questi possa aver compreso della possibilità e necessità di avvalersi di un **difensore**, o deliberatamente scelto di farne a meno.

Il temporaneo stato di incapacità viene dimostrato dagli stessi accertamenti per i quali il controllato avrebbe dovuto poter godere del diritto di difesa, né è prevista la possibilità che si proceda alla nomina di un difensore d'ufficio o è possibile immaginare la possibilità di delegare a terzi scelte discrezionali e personalissime dell'indagato.



L'impossibilità di procedere nel processo per violazione del diritto di difesa sembra, pertanto, abbattere l'esecuzione di qualsiasi accertamento irripetibile: per i controllori non resterà che procedere ad una **denuncia** su base sintomatica, attestandosi quindi sulla sanzione più favorevole per il controllato, come ormai previsto da consolidata giurisprudenza di legittimità, oppure affidare la persona in preda ai fumi dell'alcool alle cure dei sanitari ed utilizzare nel procedimento penale gli accertamenti svolti dai sanitari per

motivi di carattere medico. D'altra parte, la scelta del legislatore di adottare delle sanzioni di carattere penale per talune violazioni al codice della strada porta con sé l'implicita conseguenza di un innalzamento del **livello delle garanzie**, consentendo le difese di un vero e proprio processo penale.

Le contraddizioni si risolvono da sé: nel processo penale devono essere rispettati i diritti di difesa dell'indagato, senza i quali non si potrà comminare alcun tipo di condanna.



Imprenditorie Professionisti c.a.r.l.

**SERVIZI PER IL TRASPORTO
E LA CIRCOLAZIONE STRADALE**

RC AUTO, NOVITÀ 2021

La polizza assicurativa dei tuoi veicoli sta per scadere?

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

I&P offre alle aziende associate:

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



Inizia a risparmiare con noi!

Contattaci per informazioni e preventivi:

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



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 - LA FORMAZIONE CONTINUA DEL LAVORATORE, TRA PREVISIONI LEGALI E CONTRATTUALI

Il diritto del lavoratore alla formazione continua ha trovato una prima espressione di principio in realtà contrattuali collettive nazionali a decorrere da alcune tornate di rinnovo degli anni 2017 e seguenti. Il valore della formazione è duplice. Da un lato, rappresenta un modo di **accrescimento personale** del lavoratore, che aumenta le sue competenze oppure le reindirizza in settori diversi, a beneficio anche della capacità di ricollocazione nel mondo del lavoro; dall'altro lato, la formazione ha un impatto immediato nelle aziende, ampliando il know how a disposizione e accrescendone quindi la produttività.

Per agevolare le imprese ad investire nella formazione, il Fondo Sociale Europeo mette annualmente a disposizione un budget per supportare economicamente le imprese. Tali risorse sono gestite anche dai Fondi interprofessionali bilaterali creati dalle parti sociali, secondo quelle che sono le modalità di finanziamento proprie del FSE.

I **Fondi Paritetici Interprofessionali** nazionali per la formazione continua sono organismi di natura associativa, promossi dalle organizzazioni di rappresentanza delle Parti Sociali attraverso specifici Accordi Interconfederali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori.

Possono essere istituiti Fondi Paritetici Interprofessionali per ciascuno dei settori economici dell'industria, dell'agricoltura, del terziario e dell'artigianato; gli Accordi interconfederali possono prevedere l'istituzione di Fondi anche per settori diversi, nonché la costituzione di un'apposita sezione per la formazione dei dirigenti.

In questo scenario ed in questi termini, l'articolo 52 del CCNL Assotrasporti prevede che nel quadro delle più generali intese tra le Organizzazioni

stipulanti, preso atto della istituzione dei Fondi Paritetici Interprofessionali (legge 388/2000), finalizzati alla **formazione continua** dei propri soci e lavoratori dipendenti, le parti convengono di esaminare l'eventualità, anche attraverso successivi protocolli d'intesa, di far aderire le imprese a un fondo già esistente (FONARCOM) per la formazione continua.

In conseguenza di ciò, prendendo atto che le ragioni di addestramento e formazione professionale sono finalizzate all'arricchimento e all'aggiornamento delle conoscenze professionali inerenti le mansioni svolte, tenuto conto altresì della continua **evoluzione del settore** e della necessità di una costante revisione delle conoscenze individuali, le Aziende o le Cooperative realizzeranno idonee iniziative tecnico-pratiche per consentire:

1. un efficace inserimento di tutti i lavoratori dipendenti e i soci lavoratori e lavoratori neo-assunti;
2. un proficuo aggiornamento dei lavoratori dipendenti e dei soci lavoratori per quanto concerne la sicurezza e i nuovi metodi di lavoro;

3. un pronto inserimento dei lavoratori dipendenti e dei soci lavoratori nelle nuove mansioni a seguito dell'avvicendamento degli stessi.

La disciplina legislativa è molto dettagliata e muove dal d.lgs 150/2015 fino alla legge finanziaria 2020 e alla legge di bilancio 2021, che a seguire con le disposizioni già introdotte precedentemente, ha disposto la proroga e l'estensione fino al 31 dicembre 2023 del beneficio fiscale/economico del **credito di imposta** per le spese di formazione del personale dipendente, spettante alle aziende o cooperative, secondo fasce e limiti indicati dettagliatamente e istituzionalmente finalizzate all'acquisizione o al consolidamento delle competenze nelle tecnologie rilevanti per la trasformazione tecnologica e digitale previste dal "Piano Nazionale Transizione 4.0" (big data; cloud computing, cyber security, prototipazione rapida, robotica, IoT, integrazione digitale ecc..) da applicare negli ambiti specifici previsti e previa selezione e adattamento (informatica; vendita e marketing; tecniche e tecnologie di produzione).

Per approfondimenti e informazioni specifiche, a corredo e chiarimento, con riferimenti normativi precisi potete visitare il sito dedicato cliclavoro.gov.it.





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 2021: ARRIVA L'AGGIORNAMENTO

Nel trasporto su strada di merci pericolose un tipo di movimentazione molto comune riguarda i **carburanti**, sia quelli usati da trazione che normalmente usiamo nelle autovetture, autocarri e veicoli agricoli; sia da riscaldamento, ad uso civile e industriale.

Il trasporto più comune di queste merci può essere fatto in cisterna ovvero con tutti quei veicoli che per carrozzeria sono cisterne fisse o smontabili, normalmente riconosciute con la codifica LGBF.

Per circolare questo veicolo deve avere, oltre alla carta di circolazione, anche un documento rilasciato dalla motorizzazione civile denominato **barrato rosa** che descrive tutte le caratteristiche costruttive della cisterna, il tipo e numero delle valvole e, soprattutto, quali prodotti è autorizzata a caricare.

Nel tipo di trasporto in colli, svolto con veicoli cassonati o furgonati, il carburante viene contenuto in fusti sia in metallo che in materie plastiche con capacità fino a litri 200, o in IBC con capacità fino a litri 1000.

Il conducente che guida un veicolo cisterna deve avere oltre al **CFP** (certificato di formazione professionale) di tipo base anche quello di

tipo trasporto in cisterna. L'ADR classifica queste materie nella **classe di pericolo** numero 3, ovvero liquidi infiammabili, con i numeri kempler UN1203 per la benzina e UN 1202 gasolio: la differenza dei liquidi infiammabili è dovuta dal loro punto di infiammabilità.

Lo scarico deve avvenire a ciclo chiuso ovvero, oltre alla manichetta usata per lo scarico del liquido, deve essere usata una seconda manichetta per il **recupero dei gas** che dal serbatoio dell'impianto vanno nell'autocisterna compensando il vuoto del liquido; soprattutto non vengono messi gas potenzialmente pericolosi e infiammabili in atmosfera. Spesso accade che la sensibilità delle persone a certe tematiche ed eventi aumenti quando si manifestano incidenti, anche mortali, in misura della gravità dell'incidente.

I recenti eventi di cronaca, infatti, ci portano ad una riflessione più che doverosa sulle attività di carico e scarico di combustibili nelle **stazioni di rifornimento**.

A tutti sarà capitato di assistere, durante le operazioni di rifornimento della propria autovettura, al caricamento delle cisterne interrato da un automezzo senza prestare attenzione alle procedure messe in

atto durante queste operazioni né alle prescrizioni scritte chiaramente su ogni pompa del distributore quali spegnere il motore, non fumare e non da ultimo, spegnere il telefono cellulare.

Una buona cosa, quando si eseguono le operazioni di scarico da una cisterna, sarebbe quella di delimitare l'area di lavoro per evitare che si avvicini persone estranee alle operazioni.

Anche l'**abbigliamento** degli operatori deve essere specifico, evitando che questi siano confezionati con materiali elettrostatici e siano conformi alle disposizioni della legge 81.08 sicurezza luoghi di lavoro, i c.d. DPI (dispositivi protezione individuale).

Nel caso di un'esplosione generata dal mezzo di scarico combustibili (**autocisterna**), si può ipotizzare che questo evento possa essere causato da un uso non corretto del collegamento a terra dell'autocisterna che, come è noto, viaggiando su gomma, si carica elettrostaticamente durante il viaggio ed è isolato dal terreno.

Questa condizione fa in modo che il mezzo di trasporto sia elettrostaticamente "carico" e quindi in condizione di differenza di potenziale verso terra.

La condizione base è quella di assicurare che il mezzo di trasporto sia connesso al **sistema di terra** della baia di carico o scarico e che non vengano attivati i sistemi di trasferimento se non dopo aver avuto un consenso dallo specifico dispositivo di rilevamento dell'equipotenzialità e dell'avvenuta messa a terra della massa metallica del mezzo di trasporto. Un sistema di messa a terra, deve rispettare tutte le prescrizioni di sicurezza ed eseguire la procedura standard: attivazione del sistema di controllo "Sistema di messa a terra", con la verifica della sua funzionalità. Questa operazione avviene tramite una pinza da inserire nell'apposito conduttore.

Detto questo, non ci resta che fare **rifornimento** alla propria auto e poi viaggiare non solo per lavoro ma anche per diletto.



Focus: qui Piemonte



Tangenziale di Fara Novarese Inaugurata l'opera attesa da 20 anni

Dieci mesi di lavori per un'opera attesa da 20 anni dai territori di Fara Novarese e Briona e della Valsesia e il 6 aprile è stata finalmente inaugurata la tangenziale che permette di **ridurre il traffico** e il livello di inquinamento atmosferico e acustico. Si è riusciti a sbloccare una situazione di stallo che impediva il completamento di poco più di due chilometri da oltre 5 anni. Ora l'attenzione si sposta alla **superstrada Novara Vercelli**, per la

quale si attende la firma dell'accordo di programma per l'assegnazione dei fondi. Sul posto, per celebrare l'**inaugurazione**, il presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio e l'assessore regionale alle Infrastrutture Marco Gabusi. L'intervento, del valore di oltre 7 milioni, vede completati i 2,17 km di strada tra la rotonda finale del lotto 1 (realizzato nel 2015) e il reinnesto sulla provinciale 299 della Valsesia: la **circonvallazione** consente ai mezzi pesanti e alle auto

di evitare l'attraversamento della strettoia di Fara e del passaggio a livello di Briona, sgravando così i centri

abitati dall'intenso traffico cui erano quotidianamente sottoposti.



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 Friuli-Venezia Giulia



Sostegno all'ingresso alla professione Contributi per la formazione degli autisti

L'Amministrazione Regionale del Friuli-Venezia Giulia concede contributi per la frequenza dei corsi di formazione finalizzati al conseguimento della Carta di Qualificazione del Conducente, CQC, per il trasporto merci e viaggiatori, con l'obiettivo di sostenere la **riqualificazione** professionale e l'inserimento di nuovi lavoratori nel mondo dell'autotrasporto locale.

Beneficiari di tale iniziativa sono cittadini disoccupati, inoccupati, lavoratori occasionali o titolari di partita IVA a basso reddito, di età compresa tra i 18 e i 55 anni, residenti da almeno 5 anni sul **territorio regionale** e in possesso dell'idoneità psicofisica alla guida del mezzo per il quale desiderano conseguire la qualificazione.

Il finanziamento previsto copre fino all'80% delle

spese sostenute in caso di conseguimento della patente entro e non oltre il 28 febbraio 2022.

Le **spese ammissibili** al rimborso, riguardano i costi d'iscrizione alle Scuole Guida e Centri autorizzati operanti anche al di fuori del territorio regionale, il materiale didattico e le lezioni di guida.

Per richiedere il contributo è necessario inoltrare la domanda tramite posta raccomandata o PEC, compilando il modulo presente sul [sito della Regione](#) entro lunedì 17 maggio 2021.

Il contributo erogabile varia a seconda del periodo di disoccupazione e del reddito personale, fino a un massimo di **5 mila euro** nel caso di corsi per il conseguimento di patente e CQC, per persone disoccupate o inoccupate e prive di strumenti di sostegni al reddito da più di due anni.

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

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

Collaborate con la nostra redazione!

Sriveteci o chiamateci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816

Domanda di contributo

La domanda di contributo, in bollo da 16,00 euro e sottoscritta dal richiedente tramite autocertificazione, deve essere compilata utilizzando il [modulo disponibile sul sito](#) della Regione.

La domanda può essere inviata tramite raccomandata a/r a Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Centrale Infrastrutture e territorio, Servizio Motorizzazione Civile Regionale, Via Popone 67, 33100 UDINE, oppure trasmessa tramite PEC all'indirizzo di posta elettronica certificata motorizzazione.territorio@certregione.fvg.it indicando come oggetto " Domanda contributo CQC bando 2021 ".

Alla domanda deve essere allegato: copia del documento d'identità in corso di validità del richiedente, il preventivo dettagliato di spesa rilasciato dall'Autoscuola o dal Centro di formazione automobilistica cui il richiedente si iscrive e la richiesta relativa alle modalità di pagamento del contributo disponibile nell'[allegato 2 del bando](#).

I titolari di partita IVA o lavoratori occasionali devono allegare anche la copia della dichiarazione dei redditi relativa all'anno 2020, oppure l'ultima dichiarazione dei redditi presentata.

Considerato il termine del 17 maggio 2021, non saranno comunque ammesse in graduatoria le domande inviate a mezzo posta raccomandata a/r che perverranno oltre il quindicesimo giorno successivo alla scadenza del termine di presentazione.



Focus: qui Liguria



Esenzione del bollo per i veicoli GNL Una spinta alla propulsione green

La Regione Liguria ha stabilito l'esenzione del pagamento del bollo per i veicoli pesanti alimentati a GNL, immatricolati nel corso 2021.

Si tratta del primo provvedimento italiano che favorisce l'acquisto di mezzi pesanti **alimentati a GNL** e rappresenta un vero e proprio passo in avanti per l'introduzione di veicoli meno inquinanti.

L'emendamento, già approvato in Commissione Affari Generali e Bilancio, stabilisce l'esonero per tutti i veicoli a gas naturale liquefatto con massa superiore alle 12 tonnellate.

La misura introdotta dalla Regione Liguria è un valido esempio di incentivazione alla **transizione verde** del settore, che si spera possa essere presto seguita da altre amministrazioni.

Inoltre, l'aumento dei veicoli a GNL può spingere la produzione di bio-GNL riutilizzando i rifiuti solidi ur-

bani. Un chiaro esempio di economia circolare.

Nonostante il nostro Paese sia partito in ritardo nell'introduzione del carburante "verde", il gap è stato recuperato in fretta, tanto da conquistare il primato europeo per la presenza degli **impianti di distribuzione** sul territorio.

Il GNL, Gas Naturale Liquefatto, ovvero metano in forma liquida, è un combustibile a basso impatto ambientale, decisamente più economico del gasolio. Il prezzo nazionale medio di febbraio (dati Assogasmetano) è di 0,975 €/kg, con picchi che raggiungono 1,032 €/kg e minimi di 0,950 €/kg.

A parità di percorrenza, in media un kg di metano garantisce la stessa resa di un litro di **gasolio**, il GNL risulta costare circa 40 centesimi in meno (iva esclusa) rispetto al diesel.

Per quanto riguarda le emissioni di CO₂ la stima è



di una riduzione dal 15% al 35% rispetto al camion a trazione tradizionale della stessa categoria. Se, invece, si utilizza il **biogas**, una miscela di diversi gas naturali prodotta dalla fermentazione di residui organici, la CO₂ introdotta nell'ambiente diminuisce fino al 90%. Inoltre, il GNL diminuisce le emissioni di azoto del 50% e riduce a zero le emissioni di particolato e degli ossidi di zolfo.

Con queste premesse, l'aumento dei mezzi alimentati a GNL nel nostro Paese ora dipende per lo più dal prezzo dei veicoli, al momento più alto dell'equivalente diesel, e della presenza di **distributori**.

Sicuramente, azioni di questo tipo, come quella promossa dalla Regione Liguria, sono necessarie e auspicabili per la diffusione dei veicoli industriali meno pesanti.

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

Per maggiori informazioni scrivici a

info@assotrasporti.eu

oppure chiamaci al **199.302013**





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

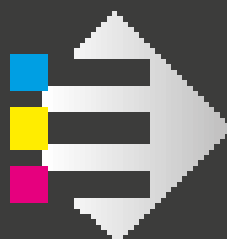


TNtrasportonotizie

LA TIPOGRAFIA DELLE AZIENDE E DEI PROFESSIONISTI



creo, stampo, distribuisco



TIPOUTOEUROPA

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@tipoliteuropa.com • www.tipoliteuropa.com