

# TIR

**#Trasporti #Innovazione #Rete**

**L'IMPEGNO DELL'ALBO  
PER LE AREE  
DI SOSTA**

**SOSTENIBILITÀ:  
TUTTE LE ALTERNATIVE  
ALL'ELETTRICO**

**RECEPITA  
LA DIRETTIVA EUROPEA  
SUL DISTACCO**

# PER RISPETTARE I TEMPI DELLE CONSEGNE OGNI MINUTO CONTA.



Xavier, Esperto Soluzioni Pedaggio,  
AS24 Francia

## CONTATE SU NOI.

- ▶ *Aperto 24 ore su 24, 7 giorni su 7, con assistenza in 16 lingue*
- ▶ *Un unico dispositivo elettronico per i pedaggi in 9 paesi, personalizzabile in 1 ora*
- ▶ *Tracciamento in tempo reale dei veicoli che integra l'ottimizzazione del percorso*
- ▶ *Una rete di oltre 1500 stazioni ad alta portata e a doppio lato di rifornimento*



AS24 Italia,  
Tel: (+39) 02 49 58 32 55 - [marketing.it@as24.com](mailto:marketing.it@as24.com)

 [AS24.com /it](https://www.as24.com/it)



## MASSIMO DE DONATO



direttore responsabile

### **L'Europa non può fare a meno del trasporto merci su strada.**

E a dirlo non siamo noi, ma è la stessa Unione Europea attraverso uno dei suoi massimi organi.

Secondo la Corte dei Conti Ue, infatti, sono irrealistici gli obiettivi fissati per il 2030 e il 2050 sull'aumento della scelta della ferrovia e delle vie navigabili interne per il trasporto di merci.

L'alternativa alla strada è dunque ancora lontana: la percentuale di merci spostata su gomma in Europa continua ad aumentare ed è arrivata a una media di circa il 77%. Una cifra che, come abbiamo avuto modo di raccontare più volte, in Italia è ben più alta. Va da sé che per perseguire i target di decarbonizzazione è necessario continuare a puntare su questa modalità con tutte le possibilità che sono a nostra disposizione. Il mercato dei pesanti offre molto da questo punto di vista, come testimonia l'ampio focus pubblicato sulle varie tecnologie disponibili. Oltre ovviamente all'elettrico.

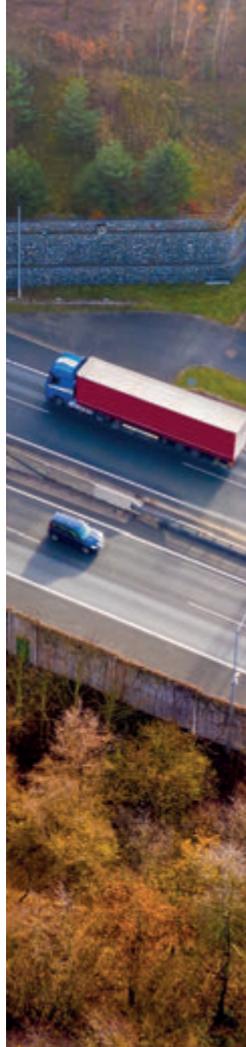
Ma, come abbiamo già detto, la sostenibilità è un concetto ampio che si declina anche dal punto di vista sociale ed economico. Per questo, è necessario mettere le imprese nelle condizioni di lavorare al meglio per assolvere il loro compito essenziale. Da questo punto di vista, l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori è sempre più al fianco delle imprese, non solo per il suo ruolo in favore della regolarità. Basti pensare al progetto sulle aree di sosta sicure che il Comitato Centrale ha avviato, con la collaborazione di RAM, per lo sviluppo di parcheggi protetti per i veicoli pesanti. Nella consapevolezza che il trasporto su strada è, e sarà, di gran lunga la modalità prevalente per la movimentazione delle merci ancora per molti anni.



### Aree di sosta **Presto il bando cofinanziato dall'Albo**

Messo a punto il documento nel quale vengono definite le procedure e i requisiti tecnici ed economici necessari per la realizzazione di un bando nazionale

**p.8**



### Politica **Ponti e tunnel per unire**

Dal Ponte sullo Stretto di Messina alla Galleria di Base del Brennero, l'Italia sta correndo nella realizzazione di nuove infrastrutture. Il MIT convoca le associazioni di categoria il 17 aprile per discutere delle problematiche del settore

**p.14**



### Associazioni **Gli argomenti sul Tavolo**

Spendibilità delle risorse, tempi di pagamento, carenza di autisti, Brennero: in attesa del prossimo incontro al MIT, le opinioni delle associazioni di categoria

**p.16**



### Sostenibilità **Alla ricerca di alternative**

Gli obiettivi di decarbonizzazione per i mezzi pesanti proposti dall'Ue preoccupano la filiera che chiede di garantire la neutralità tecnologica. Vediamo le tecnologie disponibili oltre l'elettrico puro

**p.26**

# IN QUESTO NUMERO

## **Educare alla logistica**

UIR ha organizzato un concorso, rivolto agli studenti, per far comprendere meglio ai giovani il ruolo del trasporto, della logistica e degli interporti

p.22

## **e-commerce: catena logistica più efficiente**

Grazie ad una maggiore automazione e trasformazione digitale, la logistica contribuisce alla sostenibilità della filiera

p.24

## **Man spinge sugli ADAS**

Il costruttore ha deciso di implementare sulla sua gamma di pesanti TGX un pacchetto completo di sistemi di assistenza alla guida

p.35

## **Iva 2023 alle battute finali**

Entro il 2 maggio la presentazione. Le dichiarazioni sono ritenute valide anche se inviate entro 90 giorni dalla scadenza del termine

p.36

## **Formazione: dal 17 aprile al via le domande**

Ammontano a 5 milioni di euro gli incentivi destinati alla formazione professionale degli autotrasportatori

p.38

## **Distacco, recepita la Direttiva Ue**

Chi distacca lavoratori in Italia è tenuto a trasmettere una dichiarazione di distacco tramite il sistema di informazione del mercato interno (IMI)

p.40

**Editoriale p.1**

**Albo p.4 Europa p.12 Normative p.42**

**Divieti p.47 Numeri p.48**

CHIUSO IN REDAZIONE II 31.3.2023

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PUBBLICITÀ HP 10 Srl - Tel 02.48.003.799 mirta.barbeschi@hp10.it

Editore e Proprietario: Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle Persone Fisiche e Giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto terzi - Via Giuseppe Caraci 36 - 00157 Roma (RM) CF 97113700583 - REALIZZAZIONE e STAMPA AGE Srl Stabilimento Via Vaccareccia, 57 00071 Pomezia (Roma) Registrazione Tribunale di Roma n° 547 del 18/11/98

**ROBERTO DI MARCO**

Vicepresidente Comitato Centrale Albo

## LAVORARE INSIEME PER UN OBIETTIVO COMUNE

Massimo impegno  
per l'autotrasporto, settore  
nevralgico per l'Italia

**È** un grande onore per me assumere l'incarico di Vicepresidente del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori. Ho colto con grande entusiasmo la possibilità di prestare servizio all'interno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, in particolare, sono felice di farlo in un settore come quello dell'autotrasporto, strategico per l'economia dell'Italia. L'inizio di un nuovo mandato è un momento di grande importanza, in cui si pongono le basi per il futuro e si stabiliscono gli obiettivi da raggiungere. So che ci sono sfide importanti che ci aspettano, per questo voglio assicurare il massimo impegno nel lavorare con passione e con senso di responsabilità. Il Comitato Centrale sta portando avanti iniziative fondamentali per il settore, dalla regolarità alla formazione, che hanno l'obiettivo di rendere l'autotrasporto ancora più forte e sicuro. Sono pienamente consapevole dell'importanza del nostro lavoro e spero che la mia formazione, la mia professione e le mie precedenti esperienze lavorative possano essere utili nel perseguire uno scopo comune. **Sono pronto a collaborare con tutti voi perché credo che insieme possiamo lavorare per raggiungere grandi risultati** in un settore nevralgico dell'Italia. Gli autotrasportatori, giornalmente, garantiscono con impegno il trasporto di beni, non solo di prima necessità, che arrivano nelle aziende e nelle case di tutti nel nostro Paese. Questa consapevolezza sarà stimolo e motore di crescita personale. Voglio rivolgere un particolare ringraziamento al presidente Enrico Finocchi e agli altri colleghi per avermi accolto come in una famiglia fin dal primo giorno.

**ROBERTA DE SANTIS**

Vicepresidente uscente Comitato Centrale Albo

## DUE ANNI DI IMPEGNO PER L'AUTOTRASPORTO

Molti i risultati conseguiti  
e le attività avviate nel corso  
del mandato, terminato il 15 marzo

**D**opo poco più di due anni, il 15 marzo è terminato il mio mandato di Vicepresidente del Comitato Centrale dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori. Nei limiti del mio ruolo ho messo tutto l'impegno per dare un contributo alla realizzazione degli obiettivi del Comitato, efficace sintesi del mondo pubblico e privato di un settore - quello dell'autotrasporto - di cui è palmare la centralità per il sistema trasportistico ed economico italiano. Di questi due anni, per cause esogene, nove mesi e mezzo (non continuativi) sono passati senza che il Comitato fosse validamente ricostituito. Nondimeno sono stati conseguiti alcuni risultati - o avviate attività che porteranno i loro frutti - in materia di regolarità (avviata la concreta esecuzione delle verifiche sulle imprese, con oltre 30.000 controlli effettuati a tutto febbraio); di formazione (avviata e sostanzialmente ultimata l'attuazione del progetto "Guida sicura ed ecosostenibile"); di comunicazione (campagna di comunicazione con Inail; effettuazione gara e avvio dell'esecuzione contrattuale di servizi di comunicazione); di sicurezza (avvio di un progetto di individuazione e finanziamento di aree di sosta sicure; convenzione con il Ministero dell'Interno per la fornitura di strumenti di controllo su strada); di rimborso dei pedaggi (calibratura e consolidamento della procedura di rimborso in presenza di molteplici service provider). Il tutto conseguito in un contesto normativo e di controlli nel quale l'Amministrazione si muove come in una strettoia accidentata e tortuosa. Un ringraziamento particolare va a tutti coloro che hanno consentito questo percorso, anzitutto il presidente Enrico Finocchi e le colleghe e i colleghi della Segreteria del Comitato, e anche le associazioni per il reciproco rispetto e la fattiva ed efficace collaborazione.



# ***INNOVATION FOR AUTOMOTIVE***

**Il tuo partner ideale per soluzioni truck & trailer**

Il valore del Gruppo risiede nella capacità di saper gestire qualsiasi richiesta in materia di truck, rimorchi e semirimorchi.



Scopri di più



**PATRIZIO RICCI**

Vicepresidente Comitato Centrale Albo

## LAVORO DI SQUADRA NELL'INTERESSE DELLE IMPRESE

Con il contributo di tutti sarà possibile affrontare le difficoltà di questo periodo

La rielezione alla vicepresidenza rappresenta innegabilmente una grande gratificazione; è quindi naturale ringraziare tutti per la fiducia. Nello stesso tempo, il ruolo che mi è stato assegnato determina un onere e una responsabilità non indifferenti nei confronti di tutte le imprese. Il Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori è, in primo luogo, una grande stanza di compensazione in cui si cerca di stabilire un equilibrio tra le differenze che esistono nel poliedrico sistema dell'autotrasporto. I suoi compiti sono poi di grande rilievo, dall'impegno volto a promuovere e migliorare l'immagine dell'autotrasporto alla responsabilità di garantire la regolarità delle imprese, per mezzo della quale si cerca di evitare che condizioni di irregolarità contribuiscano a portare sempre più in basso il prezzo del servizio di trasporto e/o a favorire la competizione sleale. Per questi motivi, come nel recente passato, **intendo proseguire l'attività ricercando il coinvolgimento e i contributi di tutte le associazioni che compongono l'Albo.**

Questa impostazione aveva portato a condividere diverse proposte progettuali per valorizzare e sviluppare le funzioni del Comitato. Alcune sono state attuate, altre sono in corso, come nel caso del programma di sviluppo di aree di sosta sicure e protette elaborato da RAM e Sogesid. Sulla scia di questa impostazione ci aspetta una nuova stagione di impegni in cui dovremo cercare di dare riscontro a quanto ancora non attuato ma anche elaborare nuove idee per il futuro. Con il contributo di tutti si potrà incidere sempre di più nelle scelte a favore delle imprese, soprattutto in momenti di così grande difficoltà come quelli che stiamo affrontando oramai da troppo tempo. "Chi dice che è impossibile non dovrebbe disturbare chi ce la sta facendo".



# AREE DI SOSTA: PRESTO IL BANDO COFINANZIATO DALL'ALBO

Sogesid ha messo a punto un documento nel quale vengono definite le procedure e i requisiti tecnici ed economici necessari per la realizzazione di un bando nazionale

**P**archeggiare il proprio camion in un'area di sosta sicura e protetta cambia radicalmente la qualità della vita e del lavoro. Significa migliorare le condizioni di riposo degli autisti, incrementare la sicurezza, proteggere il carico da fenomeni di cargo crime. Per questo il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori ha affidato a RAM il compito di redigere un Documento di indirizzo strategico sulle aree di sosta sicure e protette per veicoli pesanti in Italia (Safe and Secure Truck Parking Areas - SSTPA) e a Sogesid quello di definire le procedure e i requisiti tecnici ed economici necessari per la realizzazione di un bando nazionale finalizzato a finanziarle. Del primo studio, che ha evidenziato una domanda molto forte - in particolare 450 stalli



in Calabria, 580 in Campania, 500 nel Lazio, 300 in Basilicata, 300 tra Lazio, Umbria e Toscana e almeno 200 in Liguria – abbiamo già parlato dettagliatamente un paio di mesi fa (cfr. TIR 256, pag. 10-15).

Adesso ci concentriamo invece sul documento messo a punto da Sogesid nel quale vengono definiti: la tipologia di bando da espletare; il budget iniziale di copertura; la ripartizione di fondi per linea di finanziamento; i livelli di copertura per ciascuna delle linee di finanziamento; il numero minimo di interventi e/o stalli che potrebbero essere finanziati.

Innanzitutto, si tratterà di un bando a graduatoria, ovvero la valutazione delle domande verrà effettuata mediante quotazione comparata, sulla base di parametri oggettivi predeterminati.

Verranno quindi definiti i contenuti, i termini iniziali e finali per la presentazione delle domande e, ove possibile, le risorse disponibili. L'istruttoria verrà condotta da una Commissione giudicatrice appositamente istituita per valutare le domande ed

assegnare i punteggi e le premialità.

Per quanto riguarda i finanziamenti, l'idea è quella di creare una doppia linea, con una quota di fondi più importante in quelle aree in cui, sulla base del documento di RAM, è stata evidenziata una maggiore richiesta (Linea MED) e una percentuale inferiore per progetti ubicati nella restante parte del territorio nazionale (Linea CORE).

**Per poter essere ammessi alla Linea MED i progetti presentati dovranno quindi essere ubicati in una delle seguenti aree:**

- in Calabria lungo la direttrice A2;
- in Campania da distribuire nella parte meridionale della regione su almeno due aree lungo la direttrice A2;
- nel Lazio in almeno un'area lungo la direttrice A1 in posizione intermedia tra le aree di Colleferro e Marcianise;
- in Basilicata lungo la direttrice Bari-Potenza-Salerno;
- sulla direttrice A1 tra Lazio, Umbria e Toscana;
- lungo la direttrice Adriatica A14 tra Marche ed Emilia-Romagna;
- in Liguria sulla direttrice A10.

I progetti localizzati su altre aree del territorio nazionale potranno partecipare invece alla linea di finanziamento B, Linea CORE. Nella domanda di partecipazione dovrà essere specificata la linea di finanziamento cui si intende partecipare, se MED o CORE.

Per poter essere ammessi, i progetti dovranno rispettare gli standard stabiliti dal Regolamento Delegato Ue 2022/1012, che individua i servizi obbligatori e i quattro livelli di sicurezza delle aree di parcheggio: bronzo, argento, oro e platino. Inoltre dovranno prevedere la realizzazione o l'upgrade di un numero minimo di almeno 50 stalli.

Oltre a questi requisiti obbligatori, vi saranno altre caratteristiche premianti, vale a dire: il numero di stalli previsti (fermo restando il numero minimo di 50); l'ubicazione dell'area di sosta (si reputa premiale una distanza dalle uscite/entrate della rete core e/o extended core inferiore a 3 km); l'integrazione dei sistemi ICT delle singole SSTPA con la piattaforma nazionale per lo scambio dati utilizzando i protocolli DATEX II o qualsiasi formato compatibile. Saranno premiati anche gli interventi per i fabbisogni energetici dell'area di parcheggio certificata: interventi di efficientamento energetico; interventi di autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili o ancora interventi con disponibilità di energia elettrica per il raffreddamento degli automezzi pesanti (minimo 30% degli stalli totali). Infine, in linea con le indicazioni sui livelli di servizio opzionali della Commissione europea, verranno presi in considerazione, quali criteri per l'attribuzione di punteggio, altri



aspetti, come ad esempio la presenza di un ristorante aperto tutti i giorni 24 ore su 24 entro 5 km; un parcheggio separato per merci pericolose (minimo 10% degli stalli totali); attrezzatura per la rimozione di neve e ghiaccio dagli automezzi pesanti; strutture per il tempo libero dei conducenti, ma anche tutta una serie di servizi, dalla lavanderia ai negozi, alla farmacia nel raggio di 5 km.

Alla gara per la realizzazione e

l'upgrading delle aree di sosta potranno partecipare: proprietari, costruttori e gestori di aree di parcheggio per automezzi pesanti; autorità pubbliche responsabili di aree di parcheggio per automezzi pesanti; società di trasporti spedizioni e assicurazione; organizzazioni di conducenti di automezzi pesanti.

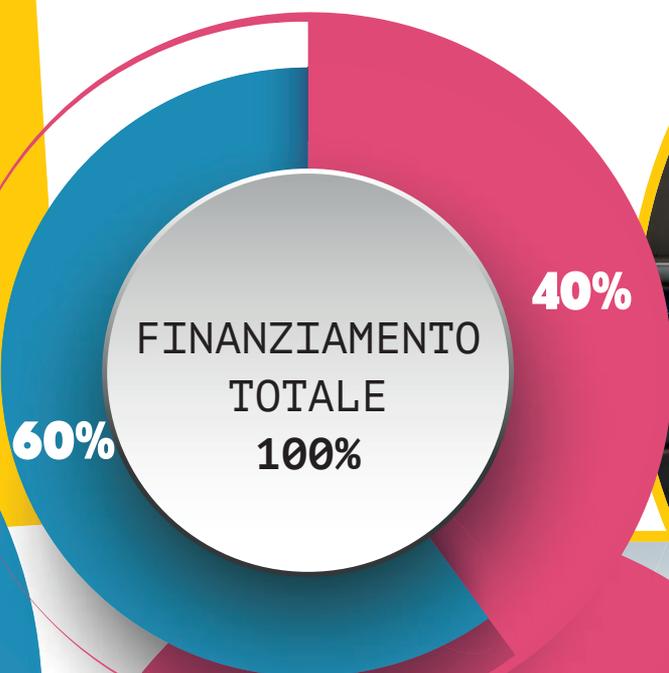
Il documento elaborato da Sogesid ha anche stimato i costi medi per la realizzazione

delle aree di parcheggio. Stime che, senza prendere in considerazione i costi di acquisto dell'area, ipotizzando un numero di 200 stalli su una superficie di circa 4,5 ettari, variano tra 8,1 milioni di euro per un'area con livello di sicurezza Platino (40.500 euro a stalli) a 5,6 milioni per una con livello Bronzo (30.000 euro a stalli). Pertanto - scrive Sogesid - considerando il rapporto tra numero di stalli offerti ed il costo complessivo finanziato,

## POSSIBILI LINEE DI FINANZIAMENTO

### Linea di Finanziamento A «LINEA MED»

- Progetti localizzati in:
- Calabria lungo la direttrice A2;
  - Campania nella parte meridionale lungo la direttrice A2;
  - Lazio lungo la direttrice A1 in posizione intermedia tra le aree di Colleferro e Marcianise;
  - Basilicata lungo la direttrice Bari-Potenza-Salerno;
  - sulla direttrice A1 tra Lazio, Umbria e Toscana;
  - Liguria sulla direttrice A10;
  - Lungo la direttrice Adriatica A14 tra Marche ed Emilia-Romagna



### Linea di finanziamento B «LINEA CORE»

Progetti localizzati su tutto il territorio nazionale sulla linea TEC-T CORE ed extended CORE ed in prossimità delle stesse ad esclusione delle aree indicate nella linea «LINEA MED»

possono essere considerati premianti i progetti che presentano, indicativamente, spese effettive per realizzazione del singolo stallo come di seguito elencato:

- livello Platino tra 24.300 e 28.350 euro
- livello Oro tra 21.600 e 25.200 euro

- livello Argento tra 18.900 e 22.750 euro
- livello Bronzo tra 16.200 e 19.600 euro

Costi che non comprendono la realizzazione di opere per l'erogazione di carburanti alternativi, ovvero soluzioni di efficientamento energetico e di autoproduzione da fonti rinnovabili.

Per quanto riguarda infine l'erogazione del contributo, l'ipotesi è quella di erogare il contributo secondo la graduatoria approvata fino

all'esaurimento fondi.

**Il contributo per ogni progetto, inoltre, non potrà essere inferiore al 20% dell'investimento nell'esecuzione di lavori rientranti nei costi eleggibili, né superiore al 30%**, nel rispetto di un tetto massimo pari ad 1.000.000 di euro. I fondi saranno erogati in quattro rate: la prima, pari al 20% del contributo, ad avvenuta cantierizzazione e concreto inizio lavori; la seconda e la terza rata, ciascuna pari rispettivamente al 30% del contributo, su presentazione di adeguata documentazione di spesa dell'avvenuta realizzazione rispettivamente del 50% e dell'80% dei lavori previsti rispetto all'ammontare dell'investimento dichiarato; la quarta rata, a saldo, pari al 20% del contributo, ad avvenuta ultimazione e collaudo finale dei lavori, oltre che alla certificazione dell'ottenimento del livello di sicurezza proposto in progetto. **L.A.**



# LA UE PROPONE NUOVE REGOLE SULLE PATENTI

La principale novità riguarda l'età: la patente C potrà essere presa già a 17 anni ma si potrà guidare solo se accompagnati. Il giovane dovrà inoltre aver già svolto il corso di formazione da 280 ore per prendere la CQC

di Saba Cortesi



12

La carenza di autisti in Europa è di circa 400.000 unità e, sulla base delle tendenze attuali - secondo i dati dell'IRU - arriverà quasi a 1,5 milioni entro il 2026. Un aumento dato sia dall'invecchiamento dei conducenti professionisti che dalla scarsa presenza dei giovani nel settore. Per far fronte a questa sfida, la Commissione europea, il 1° marzo 2023, ha presentato un pacchetto di proposte, il cosiddetto Road Safety Package, al fine di modernizzare le norme sulla patente di guida e facilitare l'applicazione transfrontaliera delle regole del traffico.

Come si legge nei recitals della proposta di Direttiva sulle patenti di guida, uno dei principali obiettivi è quello di rendere la professione dell'autista di veicoli pesanti

più accessibile e attrattiva per le giovani generazioni, in modo da ampliare le loro possibilità occupazionali e aiutare a ridurre significativamente la carenza degli autisti.

La principale novità riguarda l'età in cui si può iniziare a guidare. I giovani potranno prendere la patente C già a 17 anni. Per farlo, però, verranno inseriti in un programma di "guida accompagnata".

Che cosa significa per il settore del trasporto merci?

A partire dai 17 anni di età si potrà guidare solo se accompagnati da una persona che rispetta le seguenti condizioni: età di almeno 25 anni, conseguimento della patente C da almeno 5 anni, possesso della Carta di Qualificazione del Conducente e

nessun carico pendente alle spalle. Inoltre, il ragazzo dovrà aver già svolto la formazione professionale, ovvero il corso di formazione completo da 280 ore per prendere la CQC. Il tutto ovviamente è molto complicato, però, la lettura della Commissione europea è quella di voler accompagnare i giovani già durante la scuola, magari attraverso corsi erogati da Istituti Tecnici appositi, ad avvicinarsi alla professione prendendo la patente e le certificazioni necessarie entro il diciottesimo anno di età, così da essere abilitati alla professione e iniziare subito a lavorare. Ma questa non è l'unica novità proposta dalla Direttiva. La Commissione europea si è resa disponibile ad accogliere la richiesta del settore di ampliare il bacino di conducenti facilitando l'accesso dei



conducenti di Paesi terzi alla professione nell'Ue.

In base alle norme comunitarie vigenti, i titolari di patenti di guida rilasciate in Paesi terzi devono ripetere gli esami di guida per ottenere una patente Ue dopo essersi trasferiti nell'Unione. Ciò può portare i conducenti a dover spendere una notevole quantità di tempo e denaro per sostenere un nuovo esame di guida e, in alcuni Paesi, a dover prendere lezioni di guida obbligatorie prima di poter sostenere l'esame. Con la proposta, i conducenti dei Paesi terzi, identificati dalla Commissione come Stati aventi un framework normativo sufficientemente elevato in termini di sicurezza stradale e simile alle regole europee, "potranno sostituire le loro patenti con patenti Ue senza dover ripetere la formazione o i test, oppure effettuandoli sulla base di condizioni uniformi in tutta l'Ue". Successivamente questi Stati verranno inseriti in

una lista della Commissione

con cui avverranno riconoscimenti

semplificati per le licenze di guida. Un buon punto di partenza per poter estendere anche il riconoscimento della CQC per quei Paesi terzi che hanno una

qualificazione aggiuntiva simile a quella europea.

Un altro elemento della proposta riguarda la facilitazione della lingua per i residenti stranieri che devono sostenere l'esame di guida. Le persone che non parlano una lingua ufficiale nel Paese in cui sostengono l'esame - di norma prevedono un linguaggio piuttosto tecnico - potranno sostenere l'esame in un altro Paese dove la lingua ufficiale è quella conosciuta dal candidato.

Le novità non finiscono qui, perché, per la prima volta nel mondo **viene proposta l'introduzione di una patente di guida digitale, in alternativa alla versione fisica, e valida in tutta l'Unione.**

Attraverso questo formato, il riconoscimento delle patenti in tutti gli Stati membri sarà semplificato e la sostituzione, il

rinnovo o la conversione saranno molto più semplici dato che tutte le procedure si svolgeranno online. Sul fronte della sicurezza c'è un altro elemento da segnalare: la Direttiva propone l'introduzione di un sistema che prevede l'interdizione alla guida per infrazioni gravi non solo nello Stato di emissione della licenza, ma in tutti i Paesi membri dell'Unione. Infine, vengono segnalate delle infrazioni per le quali sarà prevista una stretta a livello di perseguibilità transfrontaliera, soprattutto per i conducenti professionali, tra cui l'eccesso di velocità, il mancato rispetto della distanza di sicurezza, sorpasso pericoloso, sosta pericolosa, utilizzo di un veicolo sovraccarico e mancato rispetto dell'utilizzazione corretta dei corridoi d'emergenza.

## LA CORTE DEI CONTI UE BOCCIA GLI OBIETTIVI DI SVILUPPO INTERMODALE DELL'EUROPA

In Europa manca una strategia adeguata allo sviluppo del trasporto intermodale delle merci e gli obiettivi fissati per il 2030 e il 2050 (raddoppiare il traffico ferroviario e aumentare il ricorso alle vie navigabili interne del 50%) sono semplicemente irrealistici.

Lo sottolinea la Corte dei Conti europea in una relazione speciale dal titolo "Trasporto intermodale delle merci - Il cammino dell'Ue verso la riduzione del trasporto merci su strada è ancora lungo". I revisori contabili hanno ricordato che "tra il 2014 e il 2020 l'Ue ha fornito oltre 1,1 miliardi di euro a sostegno di progetti di intermodalità", tuttavia "il trasporto intermodale delle merci non può ancora competere alla pari con il trasporto su strada a causa di ostacoli normativi e infrastrutturali". Tra questi una direttiva sui trasporti combinati inefficace e obsoleta (risale al 1992) e ritardi accumulati dai vari Paesi nel rendere le infrastrutture conformi ai requisiti tecnici stabiliti dalla normativa, come il fatto di utilizzare treni che raggiungano la lunghezza standard europea di 740 metri.



# PONTI E TUNNEL PER UNIRE

Dal Ponte sullo Stretto di Messina alla Galleria di Base del Brennero, l'Italia sta correndo nella realizzazione di nuove infrastrutture. Il MIT convoca le associazioni di categoria il 17 aprile per discutere delle problematiche del settore

**A**d oggi il primato di ponte sospeso più lungo al mondo spetta a quello sullo stretto dei Dardanelli, in Turchia: oltre due chilometri (2023 metri) di strada che collegano le città di Gallipoli e Lapseki. Presto però il nuovo record potrebbe essere italiano. Il Consiglio dei Ministri ha infatti dato il via libera al ponte sullo Stretto di Messina - un'opera sulla cui realizzazione si dibatte da tempo - con l'approvazione di un decreto che consente l'immediato riavvio del percorso di progettazione e realizzazione dell'opera. Il progetto sarà quello del 2011, ovvero quello del ponte sospeso strallato più lungo al mondo (3,2 chilometri) che verrà adeguato alle nuove

norme tecniche, di sicurezza e ambientali.

“Sarà il ponte a campata unica più bello, più green e più sicuro del mondo - ha commentato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Matteo Salvini**, il cui obiettivo è quello di posare la prima pietra nell'estate del prossimo anno -. Consentirà di ridurre l'inquinamento da anidride carbonica, oltre a permettere un consistente risparmio di tempo e denaro a tutti coloro che devono attraversare lo Stretto. Infine, sarà motivo di grande attrazione turistica”.

Rinasce così la Società Stretto di Messina che avrà una nuova e più moderna governance e che sarà partecipata sia dal MIT sia dal

MEF, a conferma dell'importanza che il Governo attribuisce al collegamento stabile tra Calabria e Sicilia.

Il progetto ha ottenuto anche il pieno appoggio della Commissaria europea ai Trasporti, **Adina Valean**. “Siamo pronti a sostenere l'Italia - ha dichiarato -. Il Ministro dei Trasporti Salvini si è dedicato molto a questo progetto, che capisco possa essere molto utile. Credo che sarà una cosa che cambierà la situazione in Italia”.

Da Sud a Nord, un'altra opera infrastrutturale ha raggiunto un importante traguardo. È la Galleria di Base del Brennero che, una volta ultimata, sarà la galleria ferroviaria più lunga al mondo e permetterà di collegare Fortezza a Innsbruck lungo un tracciato di 64 chilometri, con notevole riduzione dei tempi di percorrenza. La fresa meccanica “Virginia” ha infatti sfondato l'ultimo tratto, completato lo scavo della galleria di linea est, raggiungendo il confine con l'Austria.

“Il tunnel del Brennero è il

tempio dell'unione, della libera circolazione di uomini e merci e, quindi, conto che la libera circolazione degli uomini e delle merci ci sia sotto terra e sopra terra, in treno, in auto e in camion, senza limitazioni", ha commentato Salvini, riferendosi ai divieti che l'Austria impone alla circolazione dei mezzi pesanti al Brennero.

E di divieti al Brennero si è parlato anche nel corso dell'incontro del 16 marzo scorso al MIT tra le associazioni di categoria dell'autotrasporto e il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Edoardo Rixi**, al quale hanno partecipato, tra gli altri, anche **Maria Teresa Di Matteo**, Capo del Dipartimento per la Mobilità Sostenibile, ed

**Enrico Finocchi**, presidente dell'Albo degli Autotrasportatori. Durante la riunione, il Viceministro Rixi si è impegnato su diversi punti, primo fra tutti la convocazione, a cadenza mensile, di un Tavolo delle regole, un punto di riferimento costante nel quale confrontarsi, che sarà presieduto proprio da Maria Teresa Di Matteo. E proprio mentre andiamo in stampa con questo numero di Tir è arrivata la notizia di un nuovo incontro tra associazioni e MIT, che si terrà il 17 aprile, durante il quale saranno affrontate questioni cruciali per il settore, quali la

spendibilità delle risorse già approvate e stanziata - ma in attesa dell'emanazione dei necessari atti amministrativi - l'esclusione dall'obbligo di contribuzione all'Autorità di Regolazione dei Trasporti e le crescenti criticità in materia di revisioni dei veicoli pesanti (vedi anche art. a pag. 16-21). Intanto, è stato pubblicato sul sito del MIT e della RAM il nuovo Decreto per i contributi alla formazione nel settore dell'autotrasporto per l'annualità 2022, con uno stanziamento complessivo di 5 milioni di euro, pari a quello dello scorso anno (vedi art. a pag. 38-39).

## FEDIT: ALFREDO D'ASCOLI NOMINATO SEGRETARIO GENERALE

**Alfredo D'Ascoli** è stato nominato segretario generale della Fedit, la Federazione Italiana dei Trasportatori, subentrando a **Salvatore Cocchiario** che, dopo un anno di lavoro, ha lasciato la segreteria generale per questioni strettamente personali. D'Ascoli, 49 anni, nasce ad Avellino e si laurea all'Università di Salerno nel 2000 con una tesi in diritto commerciale. Nel biennio successivo si abilita alla professione forense per poi conseguire un master a Roma in gestione delle risorse umane. Dal 2008 ricopre il ruolo di funzionario nella Fedit con delega alle questioni sindacali e diritto del lavoro.

## ANCHE IN LOMBARDIA UN TAVOLO SULL' AUTOTRASPORTO

Anche in Lombardia si aprirà un tavolo per discutere dei problemi dell'autotrasporto a livello regionale, dalla mancanza di autisti a quella di infrastrutture adeguate, alla necessità di tariffe minime più elevate. L'iniziativa è stata lanciata da Assotir con il convegno "L'autotrasporto lombardo tra emergenze e sfide per il futuro", che si è svolto il 25 marzo in provincia di Milano.

Le imprese dell'autotrasporto in Lombardia - spiega Assotir - lavorano con tariffe che in media sono del 30-40% più basse di quelle indicate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

"La costante sotto tariffazione del trasporto - ha sottolineato **Claudio Donati**, segretario nazionale dell'associazione - è un'anomalia che va analizzata con attenzione, perché indica che ci sono dei rischi per la sicurezza del mercato. Inoltre, in alcuni casi è legata a fenomeni di illegalità".

Ma c'è anche un altro tema su cui ha puntato l'attenzione il Ministro **Matteo Salvini** intervenendo in collegamento. "L'intermediazione parassitaria delle commesse provoca una riduzione delle tariffe del 30-40%. Ho recuperato - ha detto - le proposte e i dossier che Assotir ha inviato al Ministero, anche quelle di alcuni anni fa. Spero che anche altre associazioni abbiano lo stesso spirito positivo e propositivo".

# GLI ARGOMENTI SUL TAVOLO

Spendibilità delle risorse, tempi di pagamento, carenza di autisti, Brennero: sono questi alcuni dei temi affrontati durante l'incontro del 16 marzo con il Viceministro Rixi. In attesa del prossimo incontro, le opinioni delle associazioni di categoria

di Lucia Angeloni



**S**ettore fondamentale per l'economia del nostro Paese, l'autotrasporto sta fronteggiando in questo periodo diverse problematiche, legate anche ai rincari - in particolare dell'energia - che vanno ad incidere pesantemente sui costi delle imprese. Per questo il 16 marzo scorso si è tenuto un incontro tra il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Edoardo Rixi** e le associazioni di categoria dell'autotrasporto durante il quale sono state affrontate le questioni che stanno mettendo a dura prova il comparto. Molte saranno esaminate nel dettaglio nelle prossime settimane, quando sarà convocato un Tavolo permanente - coordinato dal Capo del Dipartimento per la Mobilità Sostenibile **Maria Teresa Di Matteo** - che si riunirà con cadenza mensile.

In attesa dalla convocazione, abbiamo chiesto alle associazioni di categoria presenti nel Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori un commento sulle principali problematiche.

“Uno degli argomenti affrontati durante la riunione del 16 marzo è stato il contributo richiesto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per il proprio funzionamento - ha spiegato **Alessandro Russo**, presidente di **AITI**, l'associazione imprese traslocatori italiani - AITI e le altre associazioni di categoria hanno ribadito la loro determinazione nell'affermare

che nessun contributo è dovuto dalle imprese regolarmente iscritte all'Albo degli Autotrasportatori, sostenendo inoltre che il settore di appartenenza e le attività svolte da queste imprese non rientrano nell'ambito dell'applicazione dell'art. 37 del D.L. 201/2011 come modificato dal D.L. 109/2018, poiché non interessate dal concreto esercizio di competenze attribuite all'Autorità.

Secondo la normativa italiana inoltre per i settori dell'autotrasporto merci e della logistica vige il principio del libero mercato che impedisce qualsiasi attività di regolazione economica da parte di terzi; pertanto, le imprese iscritte all'Albo devono essere escluse dal pagamento del contributo ART”, ha concluso Russo, ricordando che le associazioni hanno anche inviato una lettera congiunta al Ministro Salvini dove spiegano la loro posizione in merito.

**Anita** ha messo in evidenza l'esigenza di contrastare il fenomeno del mancato pagamento dell'Iva con l'introduzione del meccanismo del reverse charge. “Indebite compensazioni o mancati pagamenti dell'Iva sono le irregolarità più frequenti riscontrate nell'ambito delle prestazioni di servizi, compresa la prestazione di manodopera, rese nel settore della

logistica - ha precisato il presidente **Thomas Baumgartner** -. Ciò comporta un aumento della pressione fiscale in carico ai committenti, che non hanno ad oggi alcun potere di controllo su tali soggetti.

L'applicazione circostanziata della reverse charge nel regime Iva applicato agli appalti di logistica, al pari di quanto fatto nell'edilizia, permetterebbe di spostare il pagamento dell'Iva da chi emette la fattura a chi la riceve. Il destinatario di una prestazione di servizi assolverebbe dunque l'imposta in luogo del prestatore dei servizi. Il meccanismo darebbe ai committenti la possibilità di controllare il processo e garantire i corretti adempimenti fiscali, prevenendo inoltre possibili fenomeni di concorrenza sleale tra i fornitori di servizi logistici. Il Viceministro Rixi - ha concluso Baumgartner - ha dimostrato interesse ad approfondire la proposta e confidiamo che questa sia l'occasione per arrivare ad una sua concreta attuazione”.

Durante la riunione le associazioni hanno anche avuto modo di rappresentare talune criticità del settore legate indirettamente alla obsolescenza del parco circolante. “Si tratta di uno degli argomenti più importanti, nell'ottica di ridurre l'impatto negativo del nostro settore (hard to abate) sull'equilibrio ecologico del nostro pianeta - ha specificato

**Bernardo Cammarata**, presidente di **Assoespressi** -. Per questo motivo è importantissimo supportare tutte le aziende di trasporto, non solo quelle che si occupano di trasporto pesante, nel percorso graduale ma continuo di sostituzione delle flotte per passarle da endotermiche ad altro (elettrico, idrogeno, ecc.). Questo comporta non solo incentivi economici per l'acquisto dei mezzi, ma soprattutto la creazione di una rete di infrastrutture ad hoc sia per la ricarica



Alessandro Russo



Thomas Baumgartner



Bernardo Cammarata



dei mezzi elettrici sia per il rifornimento di altri tipi di mezzi, come ad esempio quelli a idrogeno). In ultimo sarebbe opportuno creare delle regole che permettano alle aziende di avere altri vantaggi fiscali o di bilancio nella gestione, ad esempio, degli ammortamenti di questi mezzi, iva agevolata o altro. Naturalmente tutto questo dovrebbe essere fatto più in fretta possibile”.



Claudio Donati

“La riunione con il Viceministro Rixi ha stabilito l’attivazione del Tavolo delle regole, indicandone il responsabile del coordinamento - ha ricordato il segretario generale di **Assotir, Claudio Donati** -. Adesso dovrebbe seguire la calendarizzazione dei singoli temi da affrontare e, tra questi, la questione dei tempi di

pagamento costituisce senza dubbio una priorità. Una legge (la n. 133/2008) c’è già da quasi 15 anni e stabilisce l’obbligo del pagamento del servizio di autotrasporto entro 30 (massimo 60) giorni. Ciò nonostante, la norma è rimasta completamente inapplicata. Essenzialmente perché l’eventuale azione per far valere il proprio diritto può essere intrapresa esclusivamente dal trasportatore, il quale, a causa della debolezza contrattuale, non denuncerà mai il proprio committente, sotto il ricatto del rischio di perdere il lavoro.

Noi abbiamo elaborato una proposta, che porteremo al Tavolo, che chiama in causa il committente, se non paga nei tempi previsti dalla legge. In caso di inadempienza, il committente deve sapere di esporsi a un rischio, indipendentemente dalla denuncia del trasportatore”.

Anche **Paolo Sebaste**, rappresentante **CLAAI**, ha rimarcato la necessità di procedere ad una sostituzione dei mezzi da parte delle imprese, per rinnovare il parco circolante, uno dei più obsoleti d’Europa. “In questo senso, la richiesta di ottenere in tempi rapidi lo sblocco delle risorse per il recupero dei costi sostenuti per l’acquisto di gasolio e dei bonus per l’acquisto di AdBlue e GNL sono una evidenza degli oneri che concretamente gli operatori già devono



Paolo Sebaste

affrontare per mettere su strada mezzi che siano più performanti dal punto di vista ecologico e sulle risposte che lo Stato italiano e la comunità europea sono in grado di assicurare per sostenere fattivamente la transizione ecologica.

L’incontro si è concluso con l’impegno del Ministero a dare risposte rapide in merito alle richieste di sostegno economico per le aziende del settore e con la prosecuzione del confronto con un Tavolo tecnico permanente in cui ci aspettiamo dovrà essere affrontata in modo più diretto la tematica del rinnovo dei veicoli, con le possibili opzioni di incentivazione per gli operatori”.

Tra gli argomenti trattati anche quello dei lunghi tempi di attesa per l’effettuazione delle operazioni di revisione dei veicoli pesanti. “La situazione sta peggiorando a causa della sempre più cronica carenza di organico degli uffici periferici della Motorizzazione civile, delle lungaggini e imperizie e, ultimamente, di alcune posizioni degli stessi dipendenti delle MC che osteggiano il trasferimento ai privati delle operazioni di revisione dei veicoli pesanti di massa complessiva superiore a 35 quintali - ha affermato **Patrizio Ricci**, presidente nazionale di **CNA Fita** -. In alcune situazione non si ravvisano grandi problematiche; in altre invece non solo le operazioni di revisione presso le MC sono effettuate con il “contagocce” (o per niente a causa di avarie agli impianti) ma addirittura si blocca anche l’attività dei centri autorizzati con Legge 870 dato che il personale del MIT - per contestare il trasferimento ai privati delle operazioni di revisione - si rifiuta di recarsi presso questi esercizi.

Il primato per i minori tempi di attesa va a Pescara con due settimane mentre a Parma, Cagliari, Sassari



Patrizio Ricci

e Oristano si registrano picchi di 12-18 mesi di attesa. Il MIT cerca di gestire la situazione ma non può continuare ad accettare questo stato di cose e per questo deve promuovere le condizioni affinché la revisione di questi mezzi sia puntualmente garantita nei tempi previsti dal Codice della Strada”.



Sergio Lomonte

C'è poi la questione della spendibilità “delle importanti risorse messe a disposizione del settore dal Governo Draghi prima e dal Governo Meloni poi”, come ha ricordato **Sergio Lomonte**, segretario nazionale di **Confartigianato Trasporti**.

“Si tratta di circa 20 milioni di risorse residue del bonus gasolio fruibili tramite credito d'imposta; 85 milioni previsti dal Decreto Aiuti ter - in entrambi i casi le procedure sono state bloccate a causa dell'accoglimento del TAR Lazio di un ricorso presentato da alcune imprese che reclamano il diritto ad essere incluse; 29,6 milioni relativi al credito d'imposta per i consumi dell'additivo AdBlue; 20 milioni relativi al credito d'imposta per i consumi di GNL per cui non è ancora stato emanato il decreto con le disposizioni attuative; 200 milioni di euro destinati all'autotrasporto merci dalla Legge di Bilancio 2023 per cui deve essere emanato il relativo decreto interministeriale MEF-MIT. In questo caso manca la definizione di alcune modifiche normative che impediscono la piena fruizione delle risorse. Oltre alle risorse relative agli incentivi per gli investimenti e la formazione per cui i ritardi nei pagamenti da parte dell'amministrazione superano i 2 anni.

La riunione - ha continuato Lomonte - è stata l'occasione per ribadire l'insoddisfazione della categoria per tale paradossale situazione in cui, pur in presenza di una cospicua dotazione finanziaria di oltre 350 milioni di euro, non si riescono a sbloccare i meccanismi di erogazione. Il Viceministro Rixi ha rassicurato sull'impegno del MIT che sta cercando le opportune soluzioni col Ministero dell'Economia e gli organi di controllo affinché nel primo provvedimento utile vengano apportati i correttivi normativi necessari a sbloccare l'empasse”.

Un'emergenza seria per il settore è poi quella della carenza degli autisti. “Se non verranno previste misure incisive questa carenza potrebbe triplicare in soli quattro anni, superando i due milioni di posti vacanti nel 2026 - ha rimarcato **Massimo Stronati**, presidente di **Confcooperative Lavoro e Servizi** -. Solo nei primi nove mesi del 2022 la domanda è aumentata del 40%; in più nei prossimi quattro anni il 30% degli autisti andrà in pensione e il tasso di sostituzione dei giovani è da quattro a sette volte inferiore a tale cifra. Quello che manca nell'opinione pubblica è la percezione dell'utilità sociale ed economica della professione di autista. Occorre quindi investire sulla formazione ma bisognerebbe anche pensare a ridefinire l'età minima per la qualificazione che, in cinque Paesi dell'Ue, è di 21 anni, così come sarebbe necessario riflettere sugli elevati costi necessari per conseguire patenti e CQC.

Il Viceministro ha proposto di costituire un Tavolo permanente, coordinato dal Capo Dipartimento, che si riunirà con cadenza mensile e che affronterà la lunga lista delle criticità sofferte dalle imprese di autotrasporto compresa la carenza di autisti e la formazione. Questo - ha detto Stronati - può essere un buon punto di partenza”.

Durante la riunione si è parlato anche della questione delle limitazioni al Brennero imposte dall'Austria. Una problematica per le imprese di autotrasporto a cui si aggiungeranno, nei prossimi mesi, le limitazioni sul versante francese. “Una situazione che avrà effetti devastanti non solo per le imprese di autotrasporto e logistica ma anche per la competitività del sistema produttivo nazionale - ha evidenziato **Carlotta Caponi**, segretario generale di **Fai Conftrasporto** -. Occorre aver ben presente che il sistema Italia si troverà strozzato nell'attraversamento dell'arco alpino da due impedimenti: il Brennero e il Bianco. Ricordo che quando il traforo del Monte



Massimo Stronati



Carlotta Caponi

Bianco venne chiuso per i lavori di rifacimento il danno per l'Italia venne stimato in 3,2 miliardi di euro. Certamente il periodo di chiusura fu più lungo, ma il danno fu pesante. Oggi occorre intervenire con misure per l'attività di autotrasporto, con facilitazioni sui tempi di guida e sul ritorno dei maggiori costi che si andranno a sostenere, e potenziando al massimo il trasporto intermodale, cercando di coinvolgere anche il governo svizzero sui costi di transito e sulla gestione dei traffici.

Se questa fase non verrà affrontata a livello comunitario, il Paese Italia si troverà privato o limitato pesantemente nel principio della libertà di circolazione. Ritengo che il Governo nella sua massima espressione collegiale, in quanto non è un problema di trasporto e basta, debba farsene carico rapidamente”.

“Nella questione del Brennero – ha aggiunto **Alfredo D’Ascoli**, segretario generale della **Fedit** – il Ministro Salvini ha mostrato iniziativa e coraggio che ci auguriamo possa contraddistinguere anche la politica di attenzione per l’autotrasporto e la logistica in tutti i suoi aspetti. Fedit ha sempre avuto fiducia sulla capacità

del Governo di affrontare i problemi di un settore, come quello dell’autotrasporto merci, che negli ultimi difficili anni segnati dalla pandemia ha svolto un ruolo ‘istituzionale’, rifornendo famiglie e ospedali di tutto ciò di cui abbisognavano, nonostante le difficoltà. Tuttavia, l’autotrasporto e la logistica sono ‘imprenditoria privata’ e come tale, molto lontana dai tempi storici della pubblica amministrazione. La Fedit ha condiviso un comunicato con altre federazioni dell’autotrasporto nel quale il focus è stato la comune richiesta di una rapida messa a disposizione dei fondi di sostegno all’autotrasporto. Fedit ha inoltre chiesto l’applicazione del sistema di reverse charge e/o dello split payment al settore della logistica, limitatamente ai contratti di appalto, in analogia a quanto applicato al settore edile e agli altri settori merceologici che di recente sono stati inseriti nel meccanismo del reverse charge. L’adozione di questo meccanismo contabile, riteniamo, possa costituire

un elemento importante per contrastare eventuali evasioni d’imposta”.

Come già ricordato, il Ministero ha annunciato la costituzione di un Tavolo delle regole.

“Spero sia un’occasione per confrontarsi su idee e strade nuove e non riproporre norme che già in passato non hanno portato a nulla perché inapplicate e inefficaci – ha tenuto a precisare **Alessandro Peron**, segretario generale di **Fiap** –. Questo comparto ha già moltissime regole che poi alla fine non hanno mai risolto i veri problemi delle imprese.

È importante lavorare per cercare di trovare soluzioni che possano aiutare non solo una parte del settore ma tutte le imprese, regole chiare e applicate con cui gli imprenditori possano, in un contesto di libero mercato, fare impresa e crescere.

I temi sono noti: soste al carico e scarico, pallet, subvezione e soprattutto il riequilibrio contrattuale tra vettore e committente per evitare una concorrenza sleale. Su quest’ultimo tema, come Fiap, crediamo che una soluzione possa essere quella di aumentare la corresponsabilità del committente molte volte beneficiario delle elusioni fiscali delle stesse imprese di trasporto che effettuano prezzi al ribasso”.

“La costituzione di un Tavolo delle regole, cosa che chiediamo da tempo, è la risposta alla necessità del settore di avere un confronto organico e costante sul tema delle regole e del funzionamento del mercato – ha aggiunto **Daniele Conti**, responsabile del settore trasporti e logistica di **Legacoop Produzione e Servizi** –. Numerose sono infatti le criticità che le imprese devono affrontare, che vanno dall’insostenibile situazione in cui versa il sistema delle revisioni, e che le Motorizzazioni non riescono più a garantire nei tempi corretti, a temi annosi come la cronica carenza di conducenti.



Alessandro Peron



Alfredo D'Ascoli



Daniele Conti

È inoltre indispensabile regolamentare i tempi di attesa al carico e allo scarico delle merci, rafforzare la normativa per la certezza dei tempi di pagamento e dei costi di esercizio, intervenire sulle risorse per l'intermodalità (Marebonus e Ferrobonus) e infine attuare una revisione del calendario dei divieti di circolazione. A prescindere dalle singole questioni l'auspicio è quello di avere finalmente un Tavolo dell'autotrasporto quanto più possibile permanente, finalizzato ad affrontare tutte le criticità che incrinano i rapporti di filiera, e nel contempo a sviluppare i punti di forza e le potenzialità intrinseche nel settore”.

Sulla questione intermodalità si è soffermato **Paolo Melfa**, responsabile nazionale di **SNA Casartigiani**. “L'intermodalità è uno strumento essenziale per garantire alle imprese di autotrasporto l'abbattimento dei costi di gestione, specialmente in questo momento particolare ove le aziende patiscono l'aumento dei costi a causa del caro carburanti.

Sviluppare l'intermodalità via mare e/o via treno innalza inoltre la sicurezza stradale, tutelando i nostri autisti. Marebonus e Ferrobonus sono due strumenti essenziali per incentivare l'intermodalità; speriamo come richiesto da tutte le associazioni, tra cui noi di SNA Casartigiani, che vengano aggiunte risorse, oltre a quelle già stanziate in Legge di Bilancio.

Occorre anche investire maggiormente nelle infrastrutture, specialmente nel Sud Italia, in particolare nei porti e nelle zone intermodali e proprio su questo stiamo lavorando per sensibilizzare le autorità portuali, gli armatori e il sistema ferroviario. Puntare sul trasporto dei nostri mezzi tramite nave e/o treno è quindi essenziale, anche perché, come dichiarato dal Viceministro Rixi, con l'inizio dei lavori nelle infrastrutture autostradali e ferroviarie sarà necessario utilizzare mezzi differenti di trasporto, tra cui la struttura mare”.

Altro tema cruciale è la questione della regolamentazione dei tempi di attesa al carico e allo scarico. “Durante la riunione, abbiamo consegnato

una comunicazione congiunta fra le associazioni dell'autotrasporto e quelle della committenza (firmatarie dell'Accordo volontario di diritto privato” che si è sottoscritto per il trasporto su strada dei contenitori, il 3 giugno 2021), spiegando al Viceministro le urgenti ragioni per le quali si chiede il coinvolgimento delle AdSP e degli operatori portuali nella definizione di sistemi di tracciabilità funzionali e omogenei dei cicli operativi camionistici, in grado di misurare le attese nei porti e interporti e nella definizione di una specifica disciplina dei tempi di attesa al carico/scarico - ha spiegato **Maurizio Longo**, segretario generale di **TrasportoUnito** -. È nostra convinzione che il Ministero possa prendere spunto da questa condivisa esperienza contrattuale per orientare una più ampia riforma regolamentare per l'autotrasporto. Per il momento l'unica rassicurazione, annunciata dal rappresentante del Governo, è quella di procedere prossimamente all'apertura del Tavolo delle regole”.

È tornata sulla questione tempi di pagamento anche **Emanuela Bertoni**, presidente di **Unitai**. “Purtroppo nonostante vi sia già una legge che prevede il termine massimo di 60 giorni, la tempistica dei pagamenti dei servizi di trasporto rimane mediamente ben oltre questo termine.

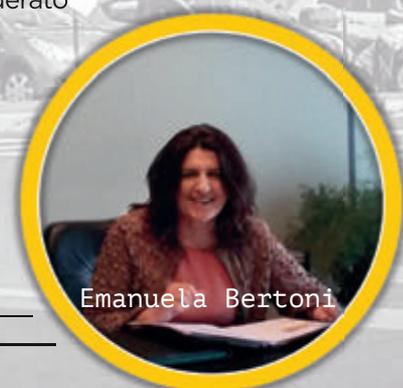
La normativa prevede inoltre che le violazioni siano contestate dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Entrate in occasione di controlli ordinati e straordinari presso le imprese committenti ma si ha l'impressione che nella maggior parte dei casi questo non avvenga. Pertanto l'intervento avviene solo a seguito di segnalazione dell'autotrasportatore che è sempre la parte debole della filiera e quindi nella maggior parte dei casi non segnala situazioni di questo tipo. Le soluzioni proposte nel corso del tempo sono state tante, ma va comunque considerato che è difficile trovare una risposta esclusivamente per l'autotrasporto merci; da parte nostra comunque continueremo ad evidenziare la necessità di un intervento risolutivo sulla questione”.



Maurizio Longo



Paolo Melfa



Emanuela Bertoni



Unione Interporti Riuniti ha organizzato un concorso, rivolto agli studenti delle scuole superiori, per far comprendere meglio ai giovani il ruolo del trasporto e della logistica. E degli stessi interporti

# EDUCARE ALLA LOGISTICA

**D**a dove vengono le cose che abbiamo? Cibi, abiti, materiali di vario genere? È questa la domanda che si pongono molti bambini abituati ad avere a disposizione oggetti bell'e fatti. Ma spesso, nelle risposte si tralascia un dettaglio e cioè che tutto quello che abbiamo necessita di un trasporto in ciascuna delle sue fasi di produzione, da quando si movimentano le materie prime, e fino all'arrivo in un punto vendita o direttamente a casa nostra. La realtà della logistica è sconosciuta a molti e soprattutto ai più giovani. Ed è anche per questo che UIR, l'Unione Interporti Riuniti, ha organizzato un concorso rivolto proprio agli studenti delle scuole per aprire una finestra su un mondo poco noto ma fondamentale per la tenuta di tutto il sistema produttivo e per il soddisfacimento di tutta una serie di servizi forniti alle persone. "Movimenta le tue idee" è il nome dell'iniziativa che ha preso il via nelle scorse settimane coinvolgendo alunne e alunni delle scuole secondarie di secondo grado di tutta Italia per promuovere la conoscenza della rete italiana degli interporti e per far comprendere alle nuove generazioni il ruolo del trasporto e della logistica in Italia, anche in chiave di sostenibilità ambientale. I temi sono infatti: "La sostenibilità del trasporto intermodale e nella logistica" e "Il lavoro nel trasporto merci e nella logistica".

I partecipanti sono stati chiamati a rappresentare - con un racconto fotografico e con brevi video - come loro guardano a questo mondo e i vincitori di ogni categoria andranno lì dove vengono decise le politiche europee dei trasporti, e cioè a Bruxelles, a partecipare a un incontro della DG Move tra il 15 maggio e il 15 giugno prossimi. **Il collegamento con le scuole risponde anche all'esigenza di far conoscere le professioni della logistica, vista l'ampia carenza di personale in questo settore.** Ma perché questa iniziativa nasce dal mondo degli interporti? Perché è da lì che bisogna iniziare per capire quali sono gli attori e le dinamiche della logistica. Gli interporti rappresentano, infatti, un microcosmo in cui si incontrano le diverse modalità di trasporto. Ma non solo. Questi hub offrono magazzini per le merci, uffici e magazzini doganali, officine di manutenzioni dei mezzi, strutture per il rifornimento dei carburanti, terminal ferroviari, collegamenti con i porti. E impiegano diverse migliaia di persone, con lavori di vario profilo. La loro importanza è ribadita da questi numeri: oltre 32 milioni di metri quadri di aree per la logistica, 5 milioni di metri quadri di magazzini, quasi 60mila treni arrivati/partiti e oltre 65 milioni di tonnellate di merci movimentate. UIR riunisce attualmente 25 interporti, ma si appresta ad arrivare a quota 26 con l'ingresso di Venezia nel network nazionale.

Luogo dell'intermodalità per eccellenza, questi poli logistici svolgono un ruolo anche nella riduzione della produzione di CO<sub>2</sub> proveniente dai trasporti favorendo il passaggio dalla gomma al ferro. Stando a quanto reso noto da **Matteo Gasparato**, che di UIR è il presidente, "con i dati di traffico del 2020, si calcola che ci sia stata una riduzione di circa un milione e mezzo di anidride carbonica legata allo spostamento dei traffici dalla strada alla ferrovia". Ed è in quest'ottica intermodale che UIR ha da poco avanzato l'idea di introdurre un nuovo tipo di bonus per favorire proprio l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto, il terminal bonus. Il terminal bonus è una misura in favore dei terminal ferroviari, che comprende anche le manovre ferroviarie e la terminalizzazione. "Abbiamo iniziato a ragionare su tutta una serie di incentivi per l'ultimo miglio. Accanto al Marebonus e Ferrobonus abbiamo bisogno di sostenere l'utilizzo della ferrovia, per fare ciò non è necessario incentivare solo il trasporto in linea, ma dobbiamo anche abbattere una serie di costi dovuti al caro energia e a tutte le problematiche che si sono presentate specialmente negli ultimi sei mesi - ha concluso Gasparato -. Riteniamo che fra le varie misure di supporto sia necessario pensare anche all'ultimo miglio: abbiamo fatto questa proposta che andremo a declinare meglio al MIT".

# LOGISTICA FULCRO DELL'E-COMMERCE

Il mondo del commercio digitale fa sempre più affidamento sulla logistica che grazie a una maggiore automazione e trasformazione digitale contribuisce alla sostenibilità della filiera

di Antonella Vicini



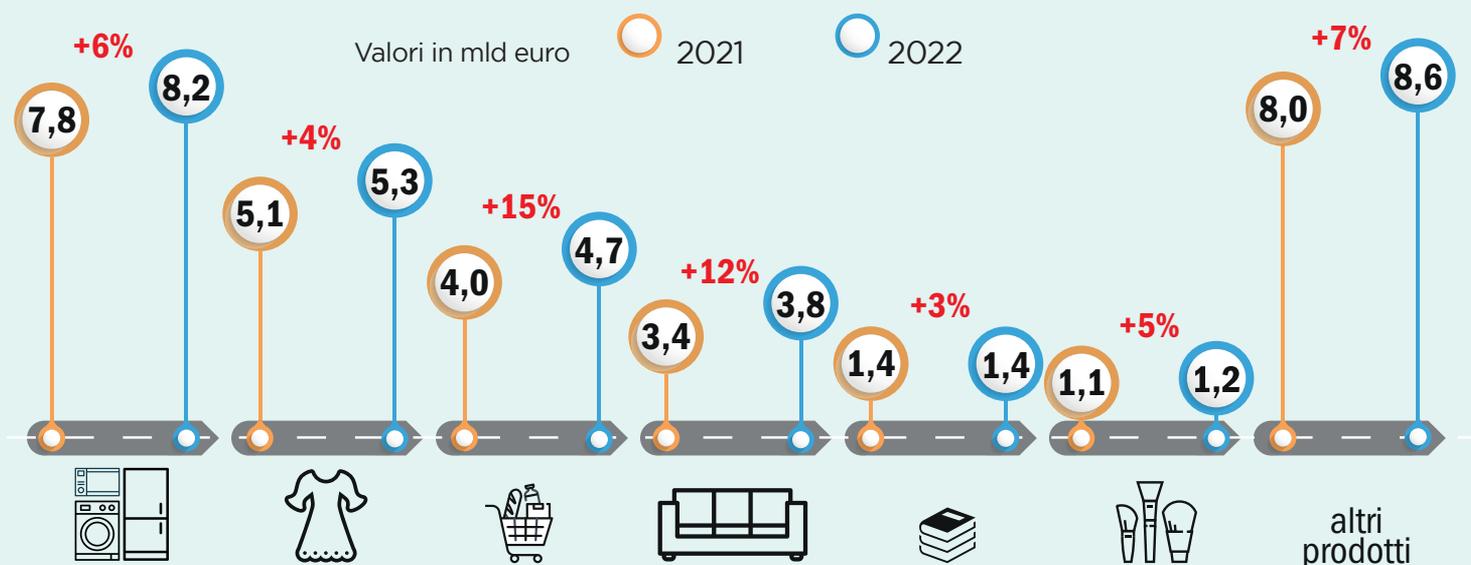
**O**gni secondo, nel mondo, c'è qualcuno che con pochi click completa un acquisto; da quel momento in poi i prodotti iniziano un viaggio che dai magazzini li porta fino alle nostre case. O ai punti di ritiro. Si tratta di un percorso fatto per tappe, ognuna delle quali dipende strettamente dalla precedente, e che non finisce necessariamente con l'arrivo del prodotto a destinazione. Il reso è, infatti, sempre dietro l'angolo e, quando si verifica, la merce riprende a spostarsi a ritroso, per approdare probabilmente in un altro magazzino e attendere una nuova chiamata e un nuovo viaggio. Tutto questo accade a livello globale, più e più volte ogni giorno, ed è possibile solo grazie a un'efficiente catena logistica che si confronta con un lavoro sempre più ampio.

Si calcola che nel 2021 circa 2,14 miliardi di persone nel mondo abbiano effettuato acquisti online. E, stando alle proiezioni diffuse dal sito Statista, le vendite provenienti da questo canale quest'anno raggiungeranno il valore di 6,5 trilioni di dollari. In Italia, il quadro della situazione è stato fornito nei mesi scorsi da uno studio condotto da Netcomm - consorzio del Commercio Digitale Italiano - in collaborazione con The European House Ambrosetti, confermando il trend positivo per il settore. Nel 2021 la filiera è cresciuta del 4,4% rispetto al 2020, con quasi 71 miliardi di euro di fatturato complessivo contro i 68 miliardi del 2020.

Sempre secondo Netcomm, nel nostro Paese l'e-commerce del largo consumo ha continuato a crescere anche nel 2022 con un + 10,5%; solo nel Black Friday si sono toccati i 55,5 milioni di euro. Lo scorso anno sono stati effettuati acquisti per 48 miliardi di euro, soprattutto di prodotti (elettrodomestici prima di tutto, pari a 8,2 miliardi, seguiti dall'abbigliamento, 5,3 miliardi, dal food, 4,7 miliardi. Seguono l'arredamento, 3,8%, i libri, 1,4 miliardi, e i cosmetici, 1,2 miliardi di euro). Gli ultimi dati del consorzio del Commercio Digitale Italiano



# COSA SI COMPRA ON LINE\*



\* Dati dell'Osservatorio eCommerce B2C Netcomm - School of Management del Politecnico di Milano

parlano di più di 30 milioni di consegne mensili nel 2022. Trenta milioni di consegne al mese significa moltiplicare per tot

volte la gestione degli ordini, dall'organizzazione dei magazzini fino alla consegna.

La logistica dell'e-commerce è considerata per questo un po' una best practice del comparto perché assicura ritmi particolarmente veloci ed è tecnologicamente avanzata, grazie a un ampio ricorso alla digitalizzazione.

Del resto sarebbe strano il contrario, considerato che si parla di un servizio che si basa sul tempismo nel soddisfare le aspettative dei clienti. Essendo un

driver di modernizzazione e di profonda trasformazione digitale ha conseguenze positive anche sulla sostenibilità ambientale della filiera. In questo senso, il tema focale è quello dell'automazione. Un magazzino automatizzato che processa circa 12mila ordini al giorno e in cui sono gestiti al meglio spazi, volumi, uso dell'energia, permette il risparmio del 11% di CO<sub>2</sub> ogni anno rispetto a uno non automatizzato. L'automazione significa massima attenzione all'ottimizzazione dei processi, sprechi ridotti al minimo, controllo delle spedizioni, tracciabilità, ingegnerizzazione delle procedure: per questo gli operatori sono professionisti sempre più qualificati.

**Una spinta verso la sostenibilità dell'intero sistema viene anche dal packaging,** non solo per le nuove regole europee sull'etichettatura per lo smaltimento, ma anche

per l'attenzione crescente dei consumatori verso gli imballaggi. I consumatori sono in realtà un motore di evoluzione generale perché grazie alla disintermediazione di tutto il sistema riescono a fornire feedback immediati e a influenzare le scelte dei player logistici. Ed è per ampliare sempre più l'offerta finale - e soddisfare utenti sempre più esigenti - che si sta diffondendo il cosiddetto dropshipping, una pratica che permette alle aziende di vendere al cliente finale un prodotto che non possiedono materialmente nel loro magazzino, ma che verrà spedito direttamente dal fornitore una volta conclusa la vendita. Questo vuol dire integrare processi che fanno capo a realtà diverse, perché il fornitore del prodotto non è chi lo vende: anche in questo caso la logistica la fa da padrone, premettendo di coordinare tutte le fasi.

Gli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione per i mezzi pesanti proposti dall'Europa preoccupano la filiera che chiede di garantire la neutralità tecnologica. Vediamo quindi quali sono le tecnologie disponibili oltre l'elettrico puro

Ertilia Giordano



Hydrogen Fuel Cell

# ALLA RICERCA DI ALTERNATIVE

Che l'Europa stia premendo sempre più il piede sull'acceleratore in fatto di transizione green è sotto gli occhi di tutti. E mentre il limite fissato al 2035 per lo stop ai motori endotermici di auto e furgoni – una deadline che sembrava ormai scolpita nella pietra – viene rivisto alla luce di un nuovo accordo con la Germania sull'utilizzo degli e-fuels, la Commissione europea avanza una nuova proposta che, questa volta, coinvolge direttamente i mezzi pesanti (vedi anche art. a pag. 10-11). Lo scorso febbraio, infatti, l'esecutivo Ue, a revisione del regolamento sulle emissioni già esistente, ha prospettato l'introduzione graduale di norme più severe sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per quasi tutti i nuovi veicoli pesanti, sia quelli adibiti al trasporto merci sia gli autobus. Nello specifico, il piano della Commissione prevede che le emissioni siano ridotte del 45%, rispetto ai livelli del 2019, a partire dal 2030, del 65% a partire dal 2035 e del 90% a partire dal 2040. Lo scopo è chiaramente quello di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> nel settore dei trasporti che, secondo la Ue, pesa sulla tenuta della sostenibilità all'interno del territorio dell'Unione: la stima, prodotta a livello comunitario, delle emissioni climalteranti di camion e autobus (sia urbani sia a lunga percorrenza) sarebbe infatti di oltre il 6%, per quanto riguarda le emissioni totali di gas serra, e di oltre il 25% per



quanto concerne le emissioni di gas serra prodotte dal trasporto stradale.

Questa proposta di revisione di quello che ricordiamo essere il Regolamento 2019/1242 ha però destato non poca preoccupazione nella filiera produttiva del comparto. Secondo Anfia, infatti, sarebbe molto complicato sviluppare in tempi così esigui soluzioni tecnologiche in grado di dimezzare le emissioni di CO<sub>2</sub> degli autocarri, anche perché i mezzi per il trasporto merci hanno caratteristiche peculiari, diverse rispetto a quelle delle comuni autovetture (per cui, sappiamo, sono stati posti vincoli ancora più stringenti), e soprattutto una grande varietà di allestimenti e di missioni. C'è poi la questione delle tecnologie atte all'abbassamento delle emissioni: anche se la proposta europea inserisce tra le motorizzazioni utili anche i propulsori a combustione

interna alimentata a idrogeno, l'obiettivo del 2040 sembra mettere a rischio il principio della neutralità tecnologica che è un aspetto su cui Anfia (e non solo) sta puntando molto. La neutralità tecnologica, ossia la promozione dell'utilizzo di diverse tecnologie per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni senza favorirne una specifica, riuscirebbe a salvaguardare e valorizzare le competenze dell'industria automotive europea che è messa a dura prova dalla transizione energetica. Ad ogni modo, **qualunque sia la tecnologia alternativa ai motori alimentati da diesel e benzina, la strada appare, almeno a giudicare dalla risposta di mercato, ancora molto lunga:** nel 2022, secondo i dati diffusi da Acea, gli autocarri diesel sono rimasti la scelta più che maggioritaria per aziende e autotrasportatori europei,

arrivando a rappresentare il 96,6% del totale delle nuove immatricolazioni, persino in crescita rispetto al 95,9% del 2021. In questo quadro, anche se il comparto è cresciuto abbastanza durante l'anno, i veicoli a ricarica elettrica sono arrivati a coprire solo lo 0,6% del mercato Ue.

E se l'elettrico non ha brillato, la propulsione alternativa non elettrica - gas naturale, Gpl, biocarburanti ed etanolo - non ha poi fatto tanto meglio, fermandosi al 2,8% di share, in calo del 19,9% rispetto al 2021, quando la quota di mercato era del 3,6%. Comunque, anche se tutte le alimentazioni alternative volano basso, è proprio l'elettrico - spesso considerato l'uovo di Colombo dalle istituzioni europee

Impianto di biogas,  
con serbatoi  
di stoccaggio

- ad incassare il market share più basso.

Di qui la necessità, ancora maggiore, di diversificare le alternative non più solo per tutelare la filiera ad oggi saldamente ancorata al motore tradizionale ma anche per seguire il mercato che, di fatto, parla chiaro.

Proprio a proposito di neutralità tecnologica, qualche tempo fa la filiera automotive lombarda, una delle più importanti a livello nazionale con oltre mille aziende, 50mila occupati e 20 miliardi di fatturato, aveva tracciato il suo "Manifesto per una mobilità sostenibile" con l'obiettivo di assicurare il mantenimento della competitività della filiera a livello globale. Nel documento si era partiti da un semplice quanto realistico assunto: il



Iveco S-Way Natural Power

## ANCHE ENI PUNTA SU NUOVI CARBURANTI E IDROGENO

Non si può puntare sui veicoli ad alimentazioni alternative se non si punta prima di tutto alla produzione e alla distribuzione di queste ultime. Proprio con questo scopo è nata di recente Eni Sustainable Mobility, la nuova società dedicata alla mobilità sostenibile. Eni ha infatti rafforzato il suo impegno nello sviluppo di nuovi carburanti e prodotti di origine biogenica - ottenuti da scarti e rifiuti o da materie prime vegetali non in competizione con la filiera alimentare - e sulla fornitura di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili.

Nella società sono per questo confluiti gli asset della bioraffinazione e del biometano, che includono le bioraffinerie di Venezia e di Gela e lo sviluppo di nuovi progetti come Livorno e Pengerang, in Malesia. All'attenzione ai biocarburanti come l'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) e al biometano, Eni ha affiancato anche il lavoro sull'idrogeno: oltre all'apertura della stazione di rifornimento a Mestre e ai progetti su una nuova stazione a San Donato Milanese, la società ha confermato un maggiore impegno anche nella produzione di idrogeno verde, l'H2 più sostenibile in assoluto, in joint venture con Enel greenPower a Gela e Taranto.

Nikola Tre Fcev Artic 6x2



parco circolante europeo di auto e veicoli commerciali sarà costituito da oltre il 70% di mezzi equipaggiati con motori a combustione interna (Ice) almeno fino al 2030, percentuali che salgono in maniera significativa nell'ambito del trasporto pesante. Per questo, come sostenuto dal manifesto, promuovere una strategia per i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, garantendo allo stesso tempo il tessuto industriale, potrebbe portare a una transizione davvero sostenibile e non solo dal punto di vista ambientale.

Ma quali sono i "carburanti alternativi" su cui si può puntare andando oltre l'elettrico ma tenendo comunque conto dei pressanti diktat europei sulla decarbonizzazione? E soprattutto: quali sono i prodotti già messi a disposizione dalle case costruttrici?

## IDROGENO

Che l'idrogeno sia una buona soluzione soprattutto per i mezzi pesanti di grandi tonnellaggi e dedicati alle lunghe percorrenze lo si sostiene da anni.

Nel luglio 2020, la Strategia europea sull'idrogeno aveva già previsto una forte crescita di questo vettore nell'ambito di un mix energetico utile alle esigenze di progressiva decarbonizzazione di diversi settori, e l'Italia si era posta perfettamente in linea con questa strategia tanto da destinare, nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e

Resilienza, 3,19 miliardi alla sua produzione e distribuzione.

Nelle scorse settimane, inoltre, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato una graduatoria provvisoria di progetti finanziati con i fondi del PNRR, allo scopo di realizzare nuove stazioni di rifornimento di idrogeno per veicoli leggeri e pesanti entro giugno 2026.

Nelle scelte di localizzazione delle stazioni, il MIT ha proprio considerato come prioritarie le aree strategiche per i trasporti stradali pesanti, come l'asse stradale del Brennero, il corridoio est-ovest da Torino a Trieste e i corridoi delle reti europee TEN-T. Con più stazioni di rifornimento - ricordiamo che, ad oggi in Italia ce ne sono solo due, una a Bolzano e una a Mestre - il mercato dei veicoli alimentati ad idrogeno potrebbe prendere slancio, sia che si tratti di mezzi a celle a combustibile sia che si tratti di veicoli (il che è innegabilmente più facile e immediato) con motore a



Renault Trucks D Wide



Volvo FH alimentato a gas

combustione interno in cui utilizzare questo vettore molto sostenibile, soprattutto se verde.

Tutte le case costruttrici di veicoli industriali hanno cominciato a lavorare sul fronte idrogeno, chi in tempi più rapidi chi meno. È da anni al centro dell'interesse del settore il Mercedes-Benz Trucks GenH2, il veicolo di 40 tonnellate dotato di tecnologia Fuel Cell che, con l'allettante promessa dei mille km di autonomia, nel 2022 ha iniziato i suoi test su strada mettendosi alla prova anche al Brennero. Parallelamente, la casa tedesca sta lavorando con Linde allo sviluppo di un nuovo metodo di rifornimento per l'idrogeno liquido, la cosiddetta "tecnologia sLH2" prevedendo l'inaugurazione di una stazione pilota tedesca già entro quest'anno.

C'è poi Nikola che, in sinergia col team Iveco, ha progettato una piattaforma modulare in grado di ospitare sia le tecnologie di propulsione a batteria sia a celle a combustibile e, proprio nei mesi scorsi, ha presentato un prototipo di camion a idrogeno, il Nikola Tre Fcev Artic 6X2 capace di stoccare 70 kg di idrogeno e di assicurare 800 km di autonomia. E se Mercedes e Nikola hanno investito sulle celle a combustibile (Fcev), c'è chi ha già da qualche anno puntato sulla motorizzazione

tradizionale (Ice) alimentata a idrogeno come Daf con il suo XF H2, un autocarro dotato di motore ciclo Otto con una combustione interna ai cilindri di una miscela di aria e idrogeno, in grado di ottenere un livello di emissioni di NOx inferiori del 90% rispetto a un diesel Euro 6.

C'è anche qualcun altro che guarda in direzione H2: Man Truck & Bus ha annunciato che svilupperà insieme ai suoi partner industriali Bosch, Faurecia e ZF una serie di esemplari di camion a fuel cell per la logistica tedesca, e Scania ha dichiarato l'avvio di una collaborazione con Cummins per lo studio di questa tecnologia con l'obiettivo di portare su strada i primi esemplari entro il 2024. Inoltre, nella sua strategia di decarbonizzazione - vendere solo veicoli commerciali pesanti ad emissioni zero entro il 2040 ed essere carbon neutral entro il 2030 nei suoi impianti di produzione e nel centro di ricerca e sviluppo in Turchia - Ford Trucks ha comunicato il suo impegno sul fronte idrogeno, affiancato al lavoro sull'elettrico: sono ancora poche le informazioni a riguardo, ma l'H2 è certamente nel futuro di questa casa costruttrice.

### GPL E BIO-GPL

Ma non bisogna andare troppo lontano per essere green. Ragionando sempre in termini di riduzione delle emissioni, bisogna considerare che anche i gas di petrolio liquefatti (Gpl) possono presentare una loro alternativa

verde: si tratta del bioGpl, un biocarburante avanzato che si ottiene direttamente da rifiuti organici attraverso diversi processi di lavorazione. Pressoché identico alla miscela convenzionale, può quindi essere facilmente combinato con il propano fossile o essere usato in purezza in veicoli industriali Gpl ampiamente disponibili già da anni. Peraltro, l'utilizzo di questo biocarburante nel 2022 si è fatto più realistico con la nascita a Milano di Green LG Energy, la joint venture finalizzata allo sviluppo della sua filiera. Quanto all'applicazione al prodotto, il bioGpl, così come il Gpl tradizionale, può essere utilizzato installando sui modelli a disposizione di qualsiasi casa costruttrice un impianto dedicato.

### BIODIESEL

Attualmente il bioGpl si ottiene come sottoprodotto dei processi di hydrotreatment di bio-oli (Hvo) per la produzione di biodiesel.

Sì, perché esiste anche un diesel bio, sebbene la sua quota di utilizzo, soprattutto nell'autotrazione, sia ancora davvero residuale. Utilizzabile in purezza o, più verosimilmente miscelato al diesel tradizionale, il biodiesel è green perché è ottenuto da fonti rinnovabili, soprattutto oli vegetali, di colza o di girasole, e grassi animali. Molte case costruttrici hanno dimostrato di credere nell'utilizzo, almeno a scopo

transitorio verso una mobilità a zero emissioni, in questo tipo di vettore. Nel 2022, per esempio, Scania aveva consegnato a un'azienda di logistica italiana ben ottanta R 450 4x2 alimentati a biodiesel. Il modello in questione monta infatti un motore Super 13 litri che, come tutti i motori della gamma Scania Euro 6, sono compatibili al 100% con il biodiesel.

La casa svedese, che ha più volte ribadito il suo approccio multitecnologico, lavora su questo carburante anche attraverso la partnership con Neste, compagnia finlandese di raffinazione, trasporto e vendita di petrolio e biodiesel, che ha lo scopo di monitorare l'utilizzo di queste alimentazioni, studiarne i dati e verificarne l'effettiva efficienza. Anche Renault Trucks ha attrezzato tre delle sue gamme (Renault Trucks D, D WIDE e C) con due tipi di motorizzazione Euro 6 compatibile con il biodiesel: il DT15 240 CV e il DT18 320 CV.

## BIOMETANO

E poi c'è il biometano (che deriva dal biogas) a cui il PNRR ha dedicato ampio spazio nella Componente 2 della seconda Missione (Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile) e che potrebbe garantire un risparmio complessivo di gas a effetto serra rispetto al ciclo vita del metano fossile tra l'80 e l'85%. Del biogas - una miscela di gas prodotto durante il processo di digestione anaerobica di materiale

organico provenienti da rifiuti, liquami, fanghi, scarti dell'agroindustria e in parte colture energetiche - si sta discutendo molto in questo ultimo periodo, anche per una questione di approvvigionamento del metano tradizionale, intralciato dalle attuali condizioni geopolitiche. Proprio in questo quadro si inserisce il lancio, nei mesi scorsi, del REPowerEU, il piano della Commissione europea per rendere l'Europa indipendente dai combustibili fossili russi prima del 2030 con, fra le altre cose, un aumento della produzione di biometano a 35 miliardi di metri cubi.

Della cubatura, secondo gli obiettivi europei, potranno beneficiare anche i trasporti che in Italia hanno già intrapreso la strada del biogas/biometano. Stando ai dati resi noti dal Consorzio Italiano Biogas, di tutti i veicoli a gas naturale che circolano in Europa ben l'80% è presente in Italia. Nel nostro Paese, inoltre, ci sono più di 1200 punti di distribuzione. Ciò significa che esiste già una filiera bell'e pronta. Secondo gli ultimi numeri resi disponibili dal Gestore dei servizi energetici - GSE - sono oltre 770 i milioni di metri cubi di biometano inseriti

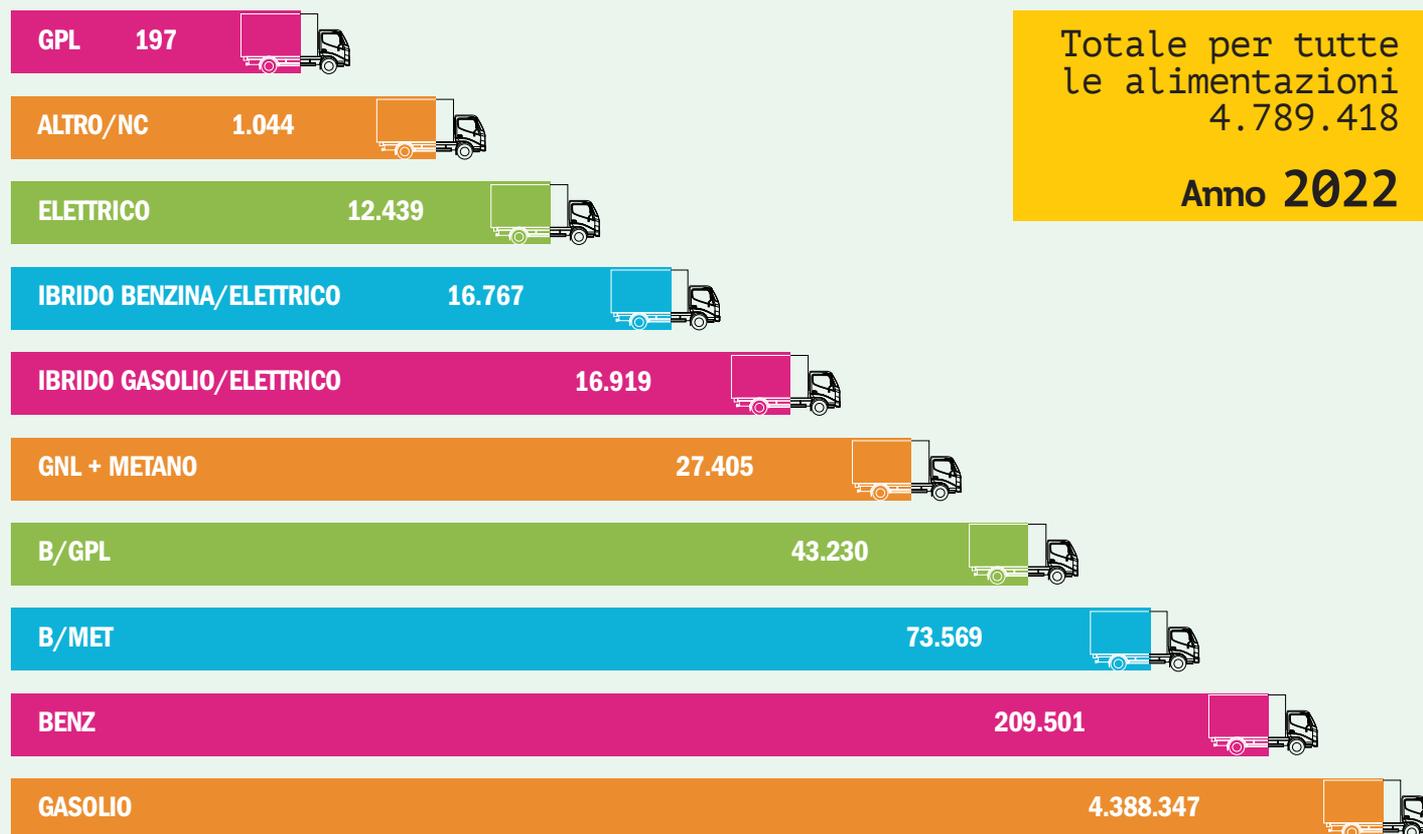


Mercedes Gen H2 Truck



Scania R 450 4x2

## IL PARCO VEICOLARE < e > 7,5 TON DIVISO PER MOTORIZZAZIONE



33

nella rete di distribuzione per i trasporti che copre circa il 43% dei consumi di gas naturale dei trasporti.

A credere molto nel biometano è di certo Iveco. Il brand, infatti, dispone di una gamma completa di veicoli alimentati a biogas, a

partire dai leggeri fino ai 44 tonnellate, passando per i medi. Con un heritage di 25mila motori a gas costruiti e oltre un miliardo di chilometri percorsi su strada dal 1996, Iveco propone ad oggi per il settore leggeri il Daily HI-Matic Natural Power, per i medi l'Eurocargo e per i pesanti lo Stralis Natural Power 460 oltre che la gamma S-Way Natural Gas, sia in versione cabinata che trattore. Non possiamo poi non citare Renault Trucks con il suo D Wide 320hp Cng (sigla che sta a indicare il gas naturale

compressato) con una capacità di serbatoio da 90 a 120 kg.

### GNL

Se il gas occupa troppo volume c'è sempre la possibilità di comprimerlo. Un'altra opzione tecnologica che, soprattutto negli scorsi anni, è stata particolarmente apprezzata da costruttori e aziende è il GNL, il gas naturale liquefatto, ottenuto liquefacendo il gas e il biometano attraverso una forte compressione e un raffreddamento a oltre -160°



C, che è in grado di occupare solo un seicentesimo del volume del metano gassoso nel serbatoio.

E se sul GNL tradizionale ci sono elementi di dubbio circa la sua sostenibilità ambientale ed economica, dato che si parte sempre dall'estrazione di un gas fossile e dalla necessità della sua importazione, nulla si può dire sulla portata green del bioGNL che, derivando dal biogas che a sua volta si ricava dalla lavorazione delle biomasse, è non solo pulito ma è anche un prodotto che può essere prodotto internamente.

Essendo la materia prima la stessa, vien da sé che il già citato piano REPowerEU (vedi box) darà

una spinta significativa anche alla produzione di bioGNL.

Per quanto riguarda i prodotti a disposizione, Volvo Trucks ha da poco portato a termine un lavoro iniziato cinque anni fa su camion di linea alimentati a gas naturale liquefatto che possono funzionare anche con bio-gas. Si tratta degli FH e FM con un nuovo livello di potenza da 500 CV, in aggiunta ai precedenti motori da 420 e 460 CV, che, con i loro aggiornamenti tecnici (nuovi iniettori e pistoni a basso attrito, nuovo turbo, pompa dell'olio variabile e ventilazione del carter che gestisce l'olio non filtrato) promettono anche un risparmio fino al 4% nei consumi.

Anche Scania ha puntato sul

GNL con modelli perfettamente predisposti anche all'uso di bio-GNL. È il caso, per esempio, del G 410, il trattore 4 per 2 con motore da 12,7 litri.

## E-FUELS

E chiudiamo sui tipi di carburante che stanno facendo più discutere in questo ultimo periodo. Si tratta degli e-fuels, letteralmente "electric fuels", carburanti sintetici prodotti attraverso un processo di elettrolisi dell'acqua e sintesi di CO<sub>2</sub>. Partendo da questa spiegazione, possiamo evincere che l'idrogeno stesso, di cui abbiamo già ampiamente parlato, faccia parte della categoria: esso, infatti, rappresenta l'e-fuel più semplice. Ma le possibilità degli electrofuels non si esauriscono con l'H<sub>2</sub>.

Gli e-fuels hanno molti pro: sono in grado di abbattere le emissioni e salvare il motore a combustione interna, tanto per cominciare.

Sono inoltre compatibili con le infrastrutture di distribuzione e di vendita attualmente in uso per diesel e benzina e hanno una densità energetica superiore a quella delle batterie.

Ma c'è un problema, soprattutto per l'Italia.

Attualmente, in Europa, questi carburanti sono prodotti in Germania con Spagna, Norvegia, Danimarca, Svezia che si stanno attrezzando. L'Italia, invece, non li produce, avendo intrapreso la via dei biocarburanti (com'è evidente dall'impegno di Eni su questo fronte) che, come già detto, sono invece prodotti a partire da biomasse o scarti.

## INFRASTRUTTURE PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI: RAGGIUNTO L'ACCORDO

L'Unione europea detta i tempi - e le distanze - anche sui canali di rifornimento di alcune alimentazioni alternative. Nel mese di marzo, infatti, i negoziatori di Parlamento e Consiglio hanno raggiunto un accordo provvisorio sulle norme Ue che regolano la diffusione delle stazioni di ricarica o di rifornimento alternativo per auto e veicoli commerciali e hanno fissato obiettivi nazionali minimi obbligatori. Per quanto riguarda l'elettrico, il testo prevede per i camion stazioni da 1400kW a 2800 kW installate ogni 120 chilometri, con obiettivi temporali al 2026 e 2028.

Per quanto riguarda l'idrogeno, i punti di rifornimento sono indicati, entro il 2031, a una distanza massima l'uno dall'altro di 200 chilometri. Nell'accordo si fa inoltre riferimento all'installazione di due stazioni di ricarica per autocarri in parcheggi sicuri e protetti a partire dal 2028, ma in tutti i casi saranno previste esenzioni per le regioni ultraperiferiche, per le strade poco trafficate e per le isole.

Il prossimo step dal punto di vista legislativo sarà l'approvazione dell'accordo da parte del Comitato dei rappresentanti permanenti del Consiglio e dalla commissione Trasporti e Turismo del Parlamento oltre che, successivamente, l'ok definitivo di Parlamento e Consiglio.

# MAN SPINGE SUGLI ADAS

Il costruttore ha deciso di implementare sulla sua gamma di pesanti TGX un pacchetto completo di sistemi di assistenza alla guida, per incrementare la sicurezza

I veicoli per il trasporto merci stanno subendo una profonda trasformazione e non è solo un fatto di sostenibilità. I cambiamenti portati avanti dalle case costruttrici, infatti, non riguardano solo le motorizzazioni ma anche e soprattutto la dotazione tecnologica.

L'obiettivo è uno: garantire il più possibile la sicurezza per chi utilizza i veicoli a scopi professionali.

Va in questa direzione la scelta di Man di implementare, sulla sua gamma di pesanti TGX, il pacchetto di sistemi avanzati di assistenza alla guida, i cosiddetti ADAS.

Si parte dal Cruise Control Adattivo Stop & Go che, attivandosi a partire dai 15 km orari, riduce significativamente il rischio di tamponamento anche attraverso un riconoscimento più affidabile degli oggetti fissi grazie all'ottimizzazione del radar della telecamera.

Si procede poi con la combinazione Efficient Cruise + Predictive Drive che consente un rilevamento continuo delle condizioni stradali fino a tre km in modo da adattare

la distanza dal veicolo che precede: un'accortezza che non solo aumenta la sicurezza ma anche l'efficienza poiché una distanza maggiore permette di sfruttare al massimo il veleggiamento.

C'è poi il Turn Assist che, attraverso due sensori radar montati sulla destra del mezzo che monitorano fino alla velocità di 30Km/h la zona di pericolo, garantisce una maggiore visibilità a destra in quello che viene solitamente definito angolo cieco. Il radar, ad ogni modo, è presente anche a sinistra con il Lane Change Support che rende la manovra di sorpasso e di rientro meno rischiosa.

E se poi il veicolo si avvicina pericolosamente alle linee di demarcazione della corsia, interviene il Lane Return Assist che, agendo sullo sterzo, rimette il veicolo in corsia. A proposito di mantenimento in corsia, il pacchetto si compone anche del Traffic Jam

che assicura il mantenimento di un'adeguata distanza di sicurezza. Fiore all'occhiello delle nuove dotazioni ADAS, è di certo il Lane Change Collision Prevention Assist che, in abbinata ai display dell'Optiview (due da 12 e 15 pollici che funzionano attraverso 5 telecamere con 3 braccetti visibili esternamente), monitora le zone laterali a destra e a sinistra ed emette avvisi sonori o luminosi in caso di potenziale ingombro della strada.

Si chiude poi con il Man Cruise, un sistema sempre attivo che evita lo sfalsamento laterale e permette, in corsia, una guida più spostata a destra (notoriamente più sicura). **E.G.**



# BATTUTE FINALI PER L'INVIO DELLA DICHIARAZIONE IVA 2023

La presentazione deve avvenire entro il 2 maggio. Le dichiarazioni sono ritenute valide anche se inviate entro 90 giorni dalla scadenza del termine ma viene applicata una sanzione. Se il contribuente ricorre al ravvedimento operoso la sanzione sarà più leggera

di Angelo Ciaravolo



**U**ltimi giorni utili per presentare la dichiarazione annuale Iva, relativamente alle operazioni (attive e passive) del 2022. Quest'anno il termine di presentazione dell'invio telematico cade il prossimo 2 maggio, poiché il 30 aprile è domenica (per la trasmissione diretta o tramite professionisti abilitati, si potranno utilizzare i servizi Entratel o Fisconline). Dopo l'invio, il servizio telematico restituisce un messaggio

di conferma dell'avvenuta ricezione del file e, in seguito, un'altra comunicazione che attesta l'esito dell'elaborazione effettuata sui dati pervenuti (in assenza di errori si riceverà la conferma dell'avvenuta presentazione della dichiarazione). Il modello Iva si considera quindi presentato nel giorno in cui è conclusa la ricezione dei dati da parte dell'Agenzia delle Entrate

(la prova della presentazione della dichiarazione è data infatti dalla comunicazione attestante l'avvenuto ricevimento dei dati, rilasciata sempre per via telematica).

Gli autotrasportatori in ritardo sull'originale termine di scadenza, potranno approfittare della facoltà di poter regolarizzare la propria posizione, presentando la dichiarazione entro 90 giorni successivi alla scadenza ordinaria (con il ravvedimento operoso la sanzione sarà più leggera).

Ma, oltre il 29 luglio, la dichiarazione, quantunque presentata, sarà considerata omessa a tutti gli effetti (in tal caso, la dichiarazione omessa non solo costituisce titolo per la riscossione dell'imposta dovuta ma sarà soggetta anche alla pesante sanzione amministrativa dal 120 al 240% dell'imposta dovuta). Come di consueto, due sono i modelli messi a disposizione



dei contribuenti (ordinario e base), entrambi reperibili gratuitamente su Internet all'indirizzo [www.agenziaentrate.it](http://www.agenziaentrate.it) con il relativo software di compilazione). Il nuovo modello Iva 2023, in linea generale, deve essere presentato da tutti gli autotrasportatori, in quanto titolari di partita Iva. In caso di eventuali fusioni, scissioni, conferimenti d'azienda o di altre operazioni straordinarie o trasformazioni sostanziali soggettive, il dichiarante (società incorporante, beneficiaria, conferitaria, ecc.) deve presentare, oltre a uno (o più moduli) per l'indicazione dei propri dati, anche uno (o più moduli) per l'indicazione dei dati relativi agli altri soggetti partecipanti alla trasformazione. Nessuna dichiarazione invece dovrà essere presentata - oltre da coloro che nello scorso anno hanno registrato esclusivamente operazioni esenti (articolo 10, Dpr n. 633/1972)

o che si sono avvalsi della dispensa dagli obblighi di fatturazione e registrazione (articolo 36-bis, Dpr n. 633/1972), effettuando soltanto operazioni esenti - anche da parte di chi si è avvalso del regime forfettario per le persone fisiche esercenti attività d'impresa e dalle ditte individuali che hanno dato in affitto l'unica azienda e non esercitano altre attività rilevanti ai fini Iva.

**Ricordiamo che nel compilare il nuovo modello Iva 2023 va prestata attenzione ai codici attività:** devono essere desunti obbligatoriamente dalla nuova tabella di classificazione delle attività economiche Ateco 2007 (aggiornamento 2022), predisposta dall'Istat per la produzione e la divulgazione di dati statistici a partire dal 1° gennaio di quest'anno. Nel compilare il nuovo modello occorre inoltre prestare attenzione alle novità

di quest'anno (ad esempio, il quadro CS, di nuova istituzione, è stato previsto per consentire ai soggetti passivi del contributo straordinario di cui all'articolo 37 del Decreto Legge 21 marzo 2022, n. 21, di assolvere i relativi adempimenti dichiarativi). In particolare, il riquadro deve essere compilato dai soggetti che, verificata la sussistenza delle condizioni per l'applicazione del contributo, risultino tenuti ad effettuare i relativi versamenti e dai soggetti che per effetto di quanto

previsto dall'art. 1, comma 121, lett. a) e b), della Legge n. 197 del 2022 risultavano tenuti al versamento dell'importo residuo entro il 31 marzo di quest'anno ovvero intendano chiedere a rimborso o utilizzare in compensazione il maggior importo versato, in cui va riportato il contributo straordinario contro il caro bollette. Inoltre, anche per quest'anno, vi è la possibilità di indicare nel quadro VA, rigo 16, i versamenti sospesi per la pandemia. L'Iva dovuta, in base alle risultanze della dichiarazione annuale, doveva essere versata entro lo scorso 16 marzo, in un'unica soluzione, nel caso in cui il relativo importo fosse superiore a 10,33 euro oppure in forma rateale.

Le rate successive alla prima devono essere versate entro il giorno 16 di ciascun mese di scadenza e, in ogni caso, l'ultima rata non può essere versata oltre il 16 novembre. Sull'importo delle rate successive alla prima è dovuto l'interesse fisso di rateizzazione pari allo 0,33% mensile (pertanto la seconda rata deve essere aumentata dello 0,33%, la terza rata dello 0,66% e via di seguito). Il pagamento dell'Iva dovuta può anche essere differito alla scadenza prevista per il versamento delle somme dovute in base alla dichiarazione dei redditi (fissata al 30 giugno dall'art. 17, comma 1, primo periodo, del D.p.r. n. 435/2001), con la maggiorazione dello 0,40% a titolo d'interesse per ogni mese o frazione di mese successivo al 16 marzo (artt. 6, comma 1, e 7, comma 1, lett. b), del D.p.r. n. 542 del 1999).



# FORMAZIONE: DAL 17 APRILE AL VIA LE DOMANDE

Ammontano a 5 milioni di euro gli incentivi per la formazione professionale degli autotrasportatori: un Decreto del MIT ha disciplinato le modalità di erogazione delle risorse

38

È stato pubblicato il Decreto Ministeriale che disciplina le modalità di erogazione delle risorse destinate lo scorso anno alla formazione nell'autotrasporto, così come stabilito con Decreto del 15 marzo 2022 (n. 56).

Si tratta di 5 milioni di euro riservati a iniziative formative realizzate dalle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi aventi sede in Italia e ai loro raggruppamenti.

Il D.M. n. 72 del 28 marzo 2023 stabilisce che, ai fini del

finanziamento, la formazione da impartire ai propri titolari, soci, amministratori, dirigenti, collaboratori e soprattutto ai dipendenti, inquadrati nel relativo CCNL di settore (Autotrasporto e Spedizione), deve essere avviata a partire dal 15 giugno 2023 e deve avere termine entro il 30 novembre 2023.

Ma potranno essere ammessi costi di preparazione ed elaborazione del piano formativo anche antecedenti a questo periodo, purché successivi alla data di pubblicazione in Gazzetta

Ufficiale del Decreto.

Ogni impresa, anche se associata a un consorzio o a una cooperativa, potrà presentare una sola domanda di accesso al contributo.

La domanda - con firma digitale del rappresentante legale dell'impresa - dovrà pervenire, tramite posta elettronica



certificata, alla Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto (all'indirizzo dg.ssa@pec.mit.gov.it) e a RAM SpA, quale soggetto attuatore (all'indirizzo ram.formazione2023@pec.it), a partire dal 17 aprile 2023 ed entro il 16 maggio 2023.

A pena di inammissibilità nella domanda vanno indicati:

- il soggetto attuatore delle azioni formative;
- il programma del corso - sono esclusi dalla formazione i corsi per la sicurezza nei luoghi di lavoro, quelli per l'accesso alla formazione, quelli per l'acquisizione o il rinnovo di titoli necessari per l'autotrasporto (ad esempio la CQC);
- il preventivo delle voci di spesa;
- il calendario del corso;

Si specifica, inoltre, che il

contributo massimo erogabile è:

- 15.000 euro per le microimprese (con meno di 10 dipendenti);
- 50.000 euro per le piccole imprese (con meno di 50 unità);
- 100.000 euro per le medie imprese (con meno di 250 dipendenti);
- 150.000 euro per le grandi imprese (con un numero di

dipendenti pari o superiore a 250 unità).

Le forme associate di imprese possono ottenere un contributo pari alla somma dei contributi massimi riconoscibili alle imprese, associate al raggruppamento, che partecipano al piano formativo, con un tetto massimo di 300.000 euro.

**Le attività formative potranno svolgersi in presenza e anche a distanza** - FAD (videoconferenza sincrona) - purché il sistema utilizzato consenta la ripresa video contemporanea di tutti i partecipanti alla lezione (docente, tutor e corsisti), il riconoscimento di tutti i partecipanti (esibizione di copia del loro documento d'identità e codice alfanumerico di accesso alla piattaforma), l'intera registrazione del corso, con obbligo di archiviazione in formato elettronico per 3 anni e messa a disposizione della registrazione all'Amministrazione, e la comunicazione dei codici di accesso alla piattaforma al soggetto gestore (RAM SpA). La rendicontazione del piano formativo dovrà essere inviata entro il 15 gennaio 2024, sempre via Pec, agli stessi due

indirizzi a cui è stata inviata la domanda.

Le rendicontazioni saranno valutate da una Commissione ministeriale che entro 150 giorni dovrà redigere l'elenco delle imprese ammesse al contributo e comunicarlo alla Direzione generale per l'autotrasporto per i relativi pagamenti.

La pubblicazione dell'elenco delle domande ammesse a contributo - con l'indicazione delle imprese richiedenti e dei costi totali da queste indicate - sarà a cura della Commissione di valutazione, sul sito di RAM, per dar modo alle imprese che hanno fatto domanda di valutare se iniziare il progetto formativo presentato. L'elenco sarà aggiornato periodicamente con le varie fasi del procedimento. Come lo scorso anno, viene previsto che tutte le domande presentate nei termini saranno automaticamente considerate ammissibili, se entro il 15 giugno 2023 non verrà comunicata, via Pec, l'eventuale inammissibilità all'impresa proponente. Infine, si ricorda che l'erogazione del contributo avverrà al termine della valutazione delle rendicontazioni e nei limiti dello stanziamento complessivo, per cui in caso di superamento il contributo sarà proporzionalmente ridotto a tutti gli aventi titolo. **A.V.**



# DISTACCO, RECEPITA LA DIRETTIVA UE

Chi distacca lavoratori in Italia è tenuto a trasmettere una dichiarazione di distacco tramite il sistema di informazione del mercato interno (IMI)

**È** stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 67 del 20 marzo 2023 il Decreto Legislativo che recepisce in Italia la Direttiva Ue 2020/1057 in materia di distacco transnazionale dei conducenti delle imprese di autotrasporto. Il Decreto, n. 27 del 23 febbraio 2023, apporta modifiche (art.1) al Decreto Legislativo 136 del 17 luglio 2016 che ha attuato in Italia la normativa europea di carattere generale sul distacco transnazionale dei lavoratori.

Il Decreto inserisce un Capo III bis con "Disposizioni specifiche per le prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada", che si applica ai conducenti di imprese estere di autotrasporto che eseguono in Italia trasporti internazionali (restano esclusi i trasporti bilaterali che non danno mai luogo a distacco) e trasporti

di cabotaggio, a condizione che nel periodo di distacco continui a esistere un rapporto di lavoro tra l'impresa di trasporto e il conducente distaccato. Il trasportatore che distacca lavoratori in Italia nell'ambito di una prestazione di servizi ha l'obbligo di trasmettere una dichiarazione di distacco al più tardi all'inizio del distacco (prima la comunicazione preventiva poteva avvenire "entro le ore 24 del giorno antecedente l'inizio del distacco di servizi"), attraverso il sistema di interfaccia pubblica connesso all'IMI.

La dichiarazione di distacco deve contenere le seguenti informazioni:

- l'identità del trasportatore ovvero il numero della licenza comunitaria, ove disponibili;
- i recapiti di un gestore dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico

di assicurare i contatti con le autorità competenti in Italia e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;

- l'identità, l'indirizzo del luogo di residenza e il numero della patente di guida del conducente;
- la data di inizio del contratto di lavoro del conducente e la legge ad esso applicabile;
- la data di inizio e di fine del distacco;
- il numero di targa dei veicoli a motore;
- l'indicazione se i servizi di trasporto effettuati sono trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporto di cabotaggio.

Il trasportatore che distacca lavoratori in Italia nell'ambito di trasporti transnazionali o di cabotaggio che ometta di trasmettere la dichiarazione di distacco attraverso il sistema di interfaccia pubblico connesso all'IMI è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da 2.500 a 10.000 euro.

Il trasportatore è inoltre tenuto ad aggiornare queste informazioni entro cinque giorni dall'evento che ne determina l'aggiornamento; se non lo fa è soggetto a una sanzione che va da 1.000 a 4.000 euro.

Il trasportatore deve poi assicurare che il conducente abbia a disposizione in formato cartaceo o elettronico:

- copia della dichiarazione di distacco trasmessa tramite il sistema di interfaccia pubblico IMI;
- ogni documento utile inerente alle operazioni di trasporto che si svolgono in Italia o le prove di

cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009;

- le registrazioni del tachigrafo, compresi i simboli degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio. In caso contrario è soggetto ad una sanzione da 2.500 a 10.000 euro.

L'impresa estera di autotrasporto ha l'obbligo di conservare e mettere a disposizione degli organi di polizia stradale, su carta o in formato elettronico, qualsiasi prova del trasporto internazionale pertinente, idonea a dimostrare l'operazione di trasporto bilaterale o le operazioni aggiuntive ammesse che danno logo all'esenzione dal distacco. In caso di inosservanza la sanzione va da 150 a 600 euro insieme a quella accessoria del fermo amministrativo del mezzo per non più di 30 giorni con affidamento in custodia ai sensi dell'art. 214 bis del CdS.

**Il committente, il vettore, lo spedizioniere e il contraente, in caso di subvezione, devono verificare che il trasportatore abbia provveduto a trasmettere in tempo utile la dichiarazione di distacco tramite l'IMI.** Le sanzioni in caso di trasgressione vanno da 2.500 a 10.000 euro.

Inoltre, il decreto stabilisce che a partire dal 21 agosto 2023 (data di entrata in vigore del tachigrafo intelligente di seconda generazione sui veicoli di nuova immatricolazione, di massa superiore a 3,5 Ton), la possibilità di effettuare in esenzione dal distacco, negli Stati membri o Paesi terzi attraversati, un'attività di carico e/o scarico aggiuntiva al trasporto

bilaterale (ovvero fino a due attività aggiuntive nel viaggio di ritorno, se nel tragitto di andata non è stato fatto nulla), è limitata ai veicoli muniti di tachigrafo intelligente. Altrettanto importanti sono le disposizioni contenute nell'art. 2 del provvedimento, di modifica al Decreto Legislativo 144 del 4 agosto 2008 in materia di controlli sul rispetto della legislazione sociale sull'autotrasporto (tempi di guida e riposo; tachigrafo; orario di lavoro). A tal fine, le linee guida sui controlli sia su strada che nei locali delle imprese vengono definite dalla Direzione generale per la sicurezza stradale e dell'autotrasporto del MIT, coadiuvata da un tavolo tecnico formato da rappresentanti sempre del MIT, del Ministero dell'Interno e dell'Ispettorato nazionale del lavoro. Il CED del MIT raccoglierà le informazioni sulle violazioni relative a tempi di guida e riposo e tachigrafo ai fini del loro inserimento nella sezione "Sanzioni" del Registro Elettronico Nazionale (REN). Si prevede inoltre che su strada le forze di polizia possano controllare anche il rispetto degli orari lavorativi settimanali di cui alla Direttiva 2002/15, laddove la tecnologia a disposizione lo consenta. Infine, in attesa che la Commissione Ue definisca le modalità di registrazione dei periodi di almeno una settimana in cui l'autista non è sul veicolo senza aver svolto altre attività, la registrazione delle assenze per malattia, ferie annuali o la guida di altro veicolo escluso dall'applicazione del Regolamento 561/2006, deve avvenire con il modulo attestazione attività in formato elettronico e stampabile. **L.A.**

# REVISIONI: NUOVI CHIARIMENTI DALLA MOTORIZZAZIONE

Le precisazioni riguardano due temi: l'iscrizione al Registro unico degli ispettori con la qualifica di ispettore autorizzato del personale dipendente dell'Amministrazione e l'ambito operativo di riferimento per l'attività degli ispettori autorizzati

**P**roseguono i chiarimenti della Direzione Generale per la Motorizzazione del MIT sulla figura dell'Ispettore autorizzato allo svolgimento delle operazioni di revisione nei centri privati di cui all'art. 80 del Codice della Strada, compresi quelli autorizzati ai sensi della Legge 870/1986.

In particolare, con circolare del 2 marzo scorso, il MIT ha fornito delle precisazioni su due importanti tematiche: l'iscrizione al Registro Unico degli Ispettori (RUI) con la qualifica di "ispettore autorizzato", del personale dipendente dell'Amministrazione. l'ambito operativo di riferimento per l'attività degli ispettori autorizzati.

La prima delle questioni affrontate scaturisce da un quesito della DGT del Nord Est, dove si chiedeva al MIT se il personale dipendente dell'Amministrazione non adibito a svolgere operazioni di revisione ai sensi dell'art.81 CdS (per cui privo della qualifica di ispettore abilitato), potesse rivestire l'incarico di ispettore autorizzato di modulo B o di modulo C: avendo seguito il prescritto

corso di formazione e sostenuto e superato gli esami per la qualifica oppure con il possesso del titolo di "responsabile tecnico" di officina alla data del 31 agosto 2018.

Su tale quesito, la DG Motorizzazione del MIT ha fornito una risposta negativa sostenendo che, salvo diverso avviso della DG del personale sempre del medesimo Dicastero (alla quale, in ogni caso, la nota in commento è stata inviata per opportuna conoscenza), la possibilità per questi soggetti di ricoprire l'incarico



di ispettore autorizzato deve ritenersi esclusa fino a quando ricoprano lo status di dipendente del Ministero, anche con contratto part time. A questo proposito la circolare ricorda: la disciplina in materia di incompatibilità dei dipendenti pubblici prevista dall'art. 53 del D. Lgs 165/2001; il dovere generale di astenersi da situazioni che possono configurare conflitto di interessi (quale sarebbe quella in ipotesi), posto dal Decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2013, n. 62, "Regolamento recante codice di comportamento dei dipendenti pubblici"; e infine i principi di

cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 9 maggio 2014, n. 192, recante "Codice di comportamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

Non solo: con l'occasione, la DG Mot ha richiesto un parere alla DG del personale del MIT sull'eventualità che sempre gli stessi soggetti sopra descritti si astengano dal ricoprire l'incarico di ispettori autorizzati nel triennio successivo alla cessazione della qualifica di dipendente pubblico.

Quanto **al criterio di scelta degli ispettori iscritti al RUI**, il MIT ricorda che all'interno di questo registro figurano tutti coloro che sono idonei a svolgere le operazioni di revisione con il livello di autorizzazione che gli compete in funzione della qualifica posseduta (in ordine crescente: autorizzato modulo B, autorizzato modulo C, ausiliario, abilitato, abilitato "autobus"). Pertanto, all'assegnazione delle sedute si procede a partire dal livello più alto fino a scendere una volta esaurita la disponibilità offerta dagli ispettori con livelli di autorizzazione più elevati, e sempre con l'obiettivo di consentire il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche.

In relazione all'ambito di operatività degli ispettori

autorizzati, sono state fornite delle indicazioni sui veicoli di massa superiore alle 3,5 Ton omologati per il trasporto di merci pericolose (in regime ADR) e a temperatura controllata (ATP), tenuto conto che l'art. 80 comma 8 del CdS esclude dall'affidamento ai privati le revisioni inerenti a questi mezzi. Per quanto concerne i mezzi omologati in regime ADR, il MIT afferma che la revisione può essere effettuata anche da un ispettore autorizzato a condizione che l'utente non richieda anche il rilascio del certificato "barrato rosa" (mod. DTT 306) perché, in tal caso, l'operazione va eseguita necessariamente da un operatore abilitato della Motorizzazione. Per le revisioni dei veicoli omologati per il trasporto in regime ATP, è possibile avvalersi dell'ispettore autorizzato qualora l'attestato ATP sia scaduto di validità e non ricorrano le condizioni o non vi sia l'intenzione del proprietario di rinnovarlo; in tal caso, è necessario riclassificare la destinazione d'uso del mezzo da "trasporto specifico" a "trasporto di cose" ed esibire il nuovo documento di circolazione (DU) rilasciato quale duplicato a seguito della riclassificazione.



# RIPOSO IN CABINA, NUOVE PRECISAZIONI UE

La Commissione europea ha sottolineato che il controllo sui riposi settimanali effettuati in un altro Stato membro è limitato alla giornata in corso e ai 28 giorni precedenti

La Commissione europea è tornata ad affrontare la questione del divieto di prendere il riposo regolare di 45 ore all'interno della cabina del camion. La DG Move era già intervenuta su questo tema lo scorso mese di dicembre (cfr. Tir 256, pag. 42), sostenendo che l'art. 34, paragrafo 3 del Regolamento 165/2014 (nella parte in cui prevede che "Gli Stati membri non impongono ai conducenti l'obbligo di presentazione di moduli che attestino la loro attività mentre sono lontani dal veicolo"), non impediva alle autorità nazionali di poter controllare i riposi settimanali effettuati in un altro Stato membro, e ciò poteva avvenire in qualsiasi momento.

La DG Move ha ora precisato meglio che cosa intendesse dire per "qualsiasi momento" attraverso un nuovo chiarimento del febbraio scorso, nel quale afferma che

questa possibilità va comunque esercitata nel rispetto dell'ambito temporale definito dall'art. 36, paragrafi 1 e 2 del Regolamento. Ciò vale a dire che il controllo è limitato alla giornata in corso e ai 28 giorni precedenti, allo stesso modo delle attività dei conducenti (guida, altri lavori) e dei periodi di inattività (ad esempio disponibilità, pause e riposi).

Rimane confermato che in applicazione dell'art. 34, comma 3 del Regolamento europeo n. 165/2014, "Gli Stati membri non

impongono ai conducenti l'obbligo di presentazione di moduli che attestino le loro attività mentre sono lontani dal veicolo". Ciò vale a dire che, su strada, gli organi di controllo non possono esigere dall'autista documentazione volta a dimostrare che i riposi settimanali ordinari effettuati nei 28 giorni precedenti alla verifica sono stati presi in un posto diverso dalla cabina del camion (esempio in albergo, esibendo la ricevuta rilasciata da quest'ultimo). Non solo: in tutti i casi in cui la legislazione interna dello Stato dove viene eseguito il controllo conferisce efficacia di prova all'ammissione orale dell'individuo (e quindi, a quella del conducente di aver riposato nella cabina del mezzo), nulla vieta alle Autorità di quello Stato di sanzionare l'autista per la violazione che ha ammesso spontaneamente.



# ASSEGNATE LE AUTORIZZAZIONI CEMT PER IL 2023

Il MIT ha rilasciato 307 autorizzazioni, ripartendole tra le 63 imprese che hanno presentato regolare domanda. Altre 175 autorizzazioni sono state rinnovate alle imprese che le avevano ben utilizzate nel corso dell'anno precedente

**S**ulla Gazzetta Ufficiale del 7 marzo, il MIT ha pubblicato il Decreto Dirigenziale del 23 febbraio scorso con la graduatoria 2023 per l'assegnazione delle autorizzazioni internazionali multilaterali per il trasporto di merci su strada, nell'ambito degli Stati aderenti alla Conferenza europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT).

In base alla graduatoria, il Ministero ha rilasciato 307 autorizzazioni ripartendole tra le 63 imprese che hanno presentato regolare domanda, in funzione non solo del punteggio ottenuto, ma anche del parco veicolare in loro disponibilità, da un minimo di una autorizzazione sino al massimo di 12 (a vantaggio della prima classificata).

Le 307 autorizzazioni disponibili sono state inoltre suddivise secondo la categoria ecologica dell'autoveicolo da utilizzare: 220 per automezzi di categoria Euro 6 e 87 per autoveicoli di categoria almeno Euro 5.

**Ricordiamo che l'autorizzazione CEMT è il permesso che consente all'impresa titolare di svolgere trasporti internazionali di merci tra due o più Stati aderenti alla Conferenza, durante tutto l'anno di validità della stessa.**

Fanno parte della Conferenza CEMT, oltre ai 27 Paesi membri dell'Unione europea, i seguenti altri 17 Stati: Albania, Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Bosnia-Erzegovina, Georgia, Liechtenstein, Macedonia, Moldavia, Montenegro, Norvegia,

Regno Unito (UK), Russia, Serbia, Svizzera, Turchia ed Ucraina.

Con l'autorizzazione CEMT, quindi, un'impresa italiana può regolarmente effettuare trasporti internazionali di merci su strada tra l'Italia e altri 43 Stati europei, poiché ogni permesso consente al vettore di effettuare trasporti internazionali di merci:

- di tipo bilaterale, tra due Stati aderenti alla Conferenza (es. viaggio tra Italia e Albania);
- di transito, attraverso il territorio di qualunque Stato aderente alla Conferenza (es. viaggio tra Italia e Bielorussia, con transito attraverso l'Ucraina);
- di tipo multilaterale tra vari Paesi aderenti alla Conferenza (es. viaggio tra Italia, Ucraina, scarico e ricarica per la Bielorussia).

Va aggiunto che il numero delle autorizzazioni CEMT spettanti all'Italia per il 2023 è pari a 482. Di queste: 175 sono state rinnovate alle imprese che le avevano ben utilizzate nel corso dell'anno precedente, effettuando quindi almeno 11 viaggi nell'area CEMT, escludendo i 27 Stati UE; mentre le altre 307 disponibili sono state ora assegnate sulla base della menzionata graduatoria.

# RINVIATA A LUGLIO LA PRESENTAZIONE DEL MUD 2023

Il modello dovrà essere inviato entro l'8 luglio. I diritti da pagare alle Camere di Commercio per la presentazione rimangono immutati: 10 euro per l'invio telematico e 15 per l'invio via PEC



comunicazione sui RAEE, solo i vettori coinvolti nel ciclo di gestione dei rifiuti

di apparecchiature elettriche ed elettroniche.

Giova infine ricordare che nel corrente mese di aprile o al massimo in quello di maggio, l'Unioncamere provvederà a pubblicare progressivamente i prodotti informatici e i portali per la compilazione e presentazione del MUD 2023.

Il software di compilazione e predisposizione del file da inviare telematicamente è poi reso disponibile gratuitamente dalla stessa Unioncamere, oppure attraverso i seguenti siti: [www.sviluppoeconomico.gov.it](http://www.sviluppoeconomico.gov.it), [www.minambiente.it](http://www.minambiente.it), [www.isprambiente.gov.it](http://www.isprambiente.gov.it), [www.unioncamere.it](http://www.unioncamere.it), [www.infocamere.it](http://www.infocamere.it), [www.ecocerved.it](http://www.ecocerved.it).

I diritti da pagare alle Camere di Commercio per la presentazione del MUD 2023 rimangono immutati rispetto all'anno precedente: 10 euro per l'invio telematico e 15 per l'invio via PEC.

La presentazione della dichiarazione ambientale sui rifiuti trattati o trasportati nel 2022 (MUD 2023) è stata rinviata, dalla consueta scadenza del 30 aprile, alla data dell'8 luglio 2023.

Il rinvio è dovuto alla tardiva approvazione e pubblicazione del nuovo modello su cui rendere la dichiarazione, avvenuta con DPCM 3/2/2023 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 59 del 10 marzo 2023.

Da quella data, in forza dell'articolo 6 della Legge n. 70/1994, il termine per la presentazione del MUD viene infatti fissato in centoventi giorni, per dar modo agli interessati di prendere piena cognizione del nuovo modello.

Il nuovo MUD è articolato in comunicazioni che vanno redatte dai soggetti tenuti all'adempimento per le seguenti

attività che svolgono: comunicazione Rifiuti; comunicazione Veicoli Fuori Uso; comunicazione Imballaggi, composta dalla Sezione Consorzi e dalla Sezione Gestori Rifiuti di imballaggio; comunicazione Rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche; comunicazione Rifiuti Urbani, assimilati e raccolti in convenzione; comunicazione Produttori di Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche. Tra le sei comunicazioni, solo quella sui rifiuti interessa l'impresa di autotrasporto che effettuata tale servizio e che è iscritta all'albo gestori ambientali. Le altre dipendono dalla specifica attività svolta dal vettore, ad esempio la comunicazione sui veicoli fuori uso dovrà farla solo l'azienda che trasporta veicoli da rottamare o i relativi componenti e materiali; la

# SCADENZE E DIVIETI APRILE/MAGGIO/GIUGNO 2023

TIR

APRILE 2023



**RAVEDIMENTO:** ultimo giorno utile per regolarizzare i versamenti di imposte e ritenute non effettuati (o effettuati in misura insufficiente) entro il 16 marzo, con la maggiorazione degli interessi legali e della sanzione ridotta all'1,5%.

**IRPEF:** pagamento delle ritenute d'acconto, dei contributi previdenziali e dell'Iva relativa al mese precedente (contribuenti mensili).

**IVA:** slitta al 2 maggio il termine utile per inviare telematicamente la dichiarazione annuale 2023.

**BONUS GASOLIO:** slitta al 2 maggio il termine per la presentazione della domanda relativa ai consumi del I trimestre 2023.

**TREGUA FISCALE:** Ultimo giorno per aderire, in forma agevolata, alla rottamazione quater delle vecchie cartelle esattoriali.

**MODELLI INTRA:** presentazione per via telematica dei modelli Intra relativi alle operazioni del mese di marzo.

TIR

MAGGIO 2023



**RAVEDIMENTO:** ultimo giorno utile per regolarizzare i versamenti di imposte e ritenute non effettuati (o effettuati in misura insufficiente) entro il 17 aprile, con la maggiorazione degli interessi legali e della sanzione ridotta all'1,5%.

**IRPEF:** pagamento delle ritenute d'acconto, dei contributi previdenziali e dell'Iva relativa al mese precedente o al 1° trimestre. Gli autotrasportatori trimestrali versano l'Iva senza la maggiorazione dell'interesse dell'1%.

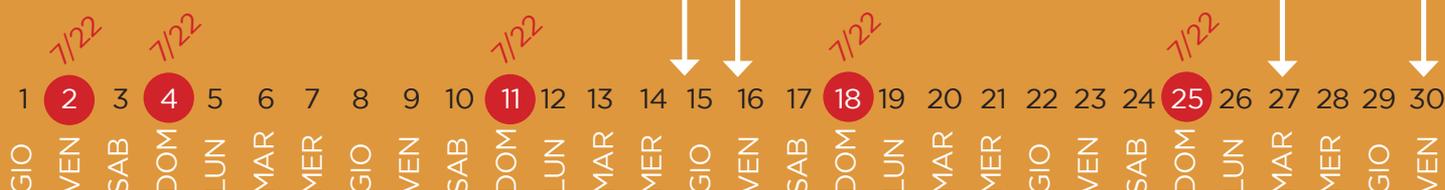
**INPS:** pagamento della prima rata 2023 dei contributi dovuti sul reddito da parte degli artigiani (contributo minimo obbligatorio).

**LIQUIDAZIONI IVA:** invio della comunicazione dei dati delle liquidazioni periodiche Iva relative al primo trimestre 2023.

**MODELLI INTRA:** presentazione per via telematica dei modelli Intra relativi alle operazioni del mese di aprile.

TIR

GIUGNO 2023



**IRPEF:** pagamento delle ritenute d'acconto, dei contributi previdenziali e dell'Iva relativa al mese precedente.

**IMU:** versamento del primo acconto 2023.

**RAVEDIMENTO:** ultimo giorno utile per regolarizzare i versamenti di imposte e ritenute non effettuati (o effettuati in misura insufficiente) entro il 16 maggio, con la maggiorazione degli interessi legali e della sanzione ridotta all'1,5%.

**IRPEF:** Versamento del saldo IRPEF 2022 e dell'acconto 2023 (prima o unica rata).

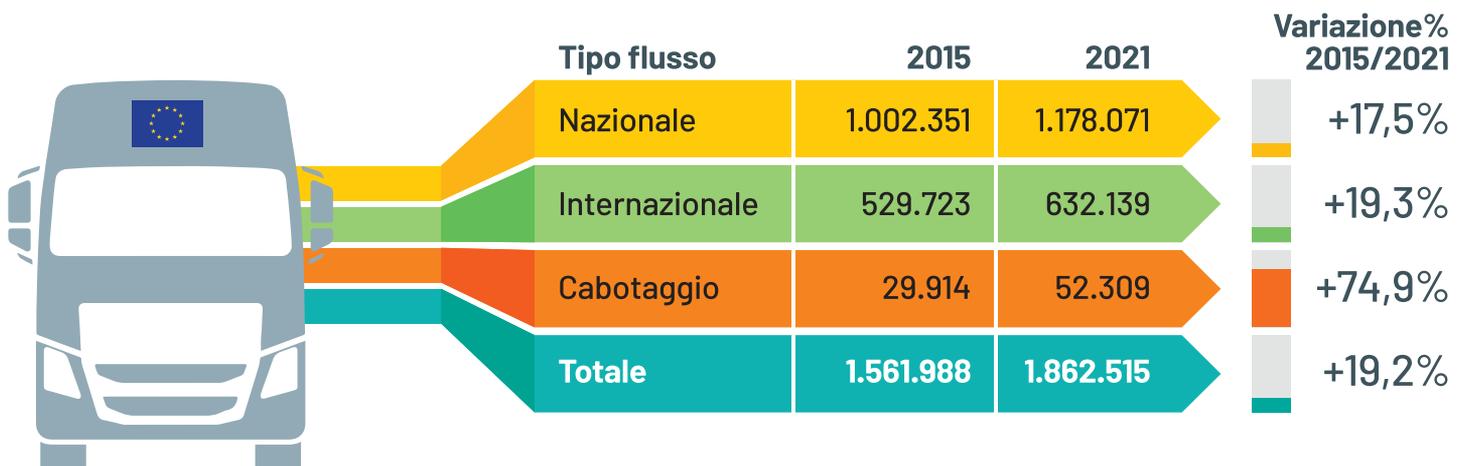
**MODELLI INTRA:** presentazione per via telematica dei modelli Intra relativi alle operazioni del mese di maggio.

## MERCI TRASPORTATE SU STRADA IN ITALIA E IN EUROPA

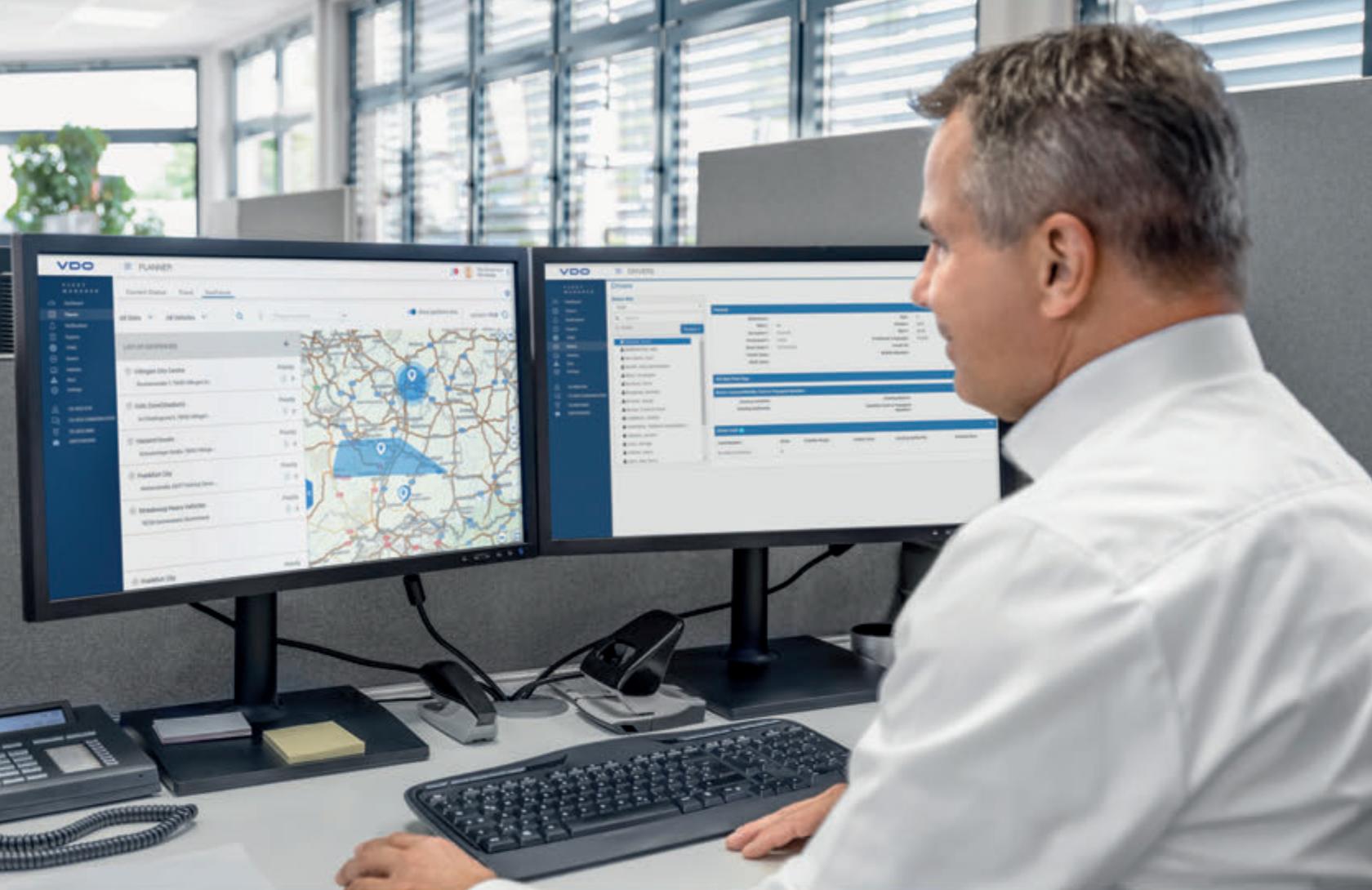
(Valori assoluti, in milioni di Tkm e variazione % - Anni 2015 e 2021)



48



Nel complesso, il trasporto merci su territorio italiano tra il 2015 e il 2021 è aumentato del 25,3%, quindi più della media europea (+19,2%). L'analisi dei flussi di trasporto merci territorializzati (ossia riferiti al territorio in cui hanno luogo) indica che in Italia il peso del trasporto nazionale è molto elevato ed è cresciuto in sei anni del 23,5%. Anche il cabotaggio tra il 2015 e il 2021 è cresciuto considerevolmente, passando da poco meno di 2.000 milioni di TKm a oltre 3.000 (+57,4%). Il trasporto internazionale (flusso che ha origine oppure destinazione sul territorio italiano, effettuato da tutti i veicoli indipendentemente dalla nazionalità) rappresenta infine una quota importante del trasporto e, sempre negli stessi anni, è cresciuto del 30%.



## VDO FLEET

**VOI PENSATE AL TRASPORTO, AL RESTO CI PENSIAMO NOI**

VDO, lo storico produttore di Tachigrafi, è al fianco delle aziende di trasporto con una gamma completa di prodotti e servizi.

Affidati agli esperti del tachigrafo per la gestione della tua flotta, rivolgiti al partner in grado di supportarti nel tuo business quotidiano.

Con VDO Fleet puoi:

- Analizzare e archiviare i dati tachigrafici in modo semplice e sicuro
- Scaricare i dati tachigrafici da remoto
- Localizzare i tuoi veicoli da Pc e Smartphone
- Monitorare i consumi di carburante
- Formare i tuoi autisti e collaboratori all'utilizzo del tachigrafo
- E molto altro....



# Quando promuovi una cultura basata su sicurezza ed efficienza della tua flotta

#ConnectYourBusiness



Supervisiona tutte le attività della tua flotta per aiutare i tuoi dipendenti sul campo. Dai il via ad una trasformazione digitale del tuo business per semplificare i processi interni a beneficio del tuo team. Promuovi un miglior ambiente lavorativo tra i tuoi dipendenti e aiutali a migliorare la sicurezza della tua flotta per evolvere verso una mobilità più sicura ed efficiente.

**Scopri come possiamo aiutare il tuo business a connettersi con l'asset più importante della tua azienda: i tuoi dipendenti.**



**verizon**<sup>✓</sup>  
**connect**

Per maggiori informazioni visita il sito [verizonconnect/it](https://verizonconnect.it) o chiamaci allo 0532 52570 e richiedi la tua demo gratuita.