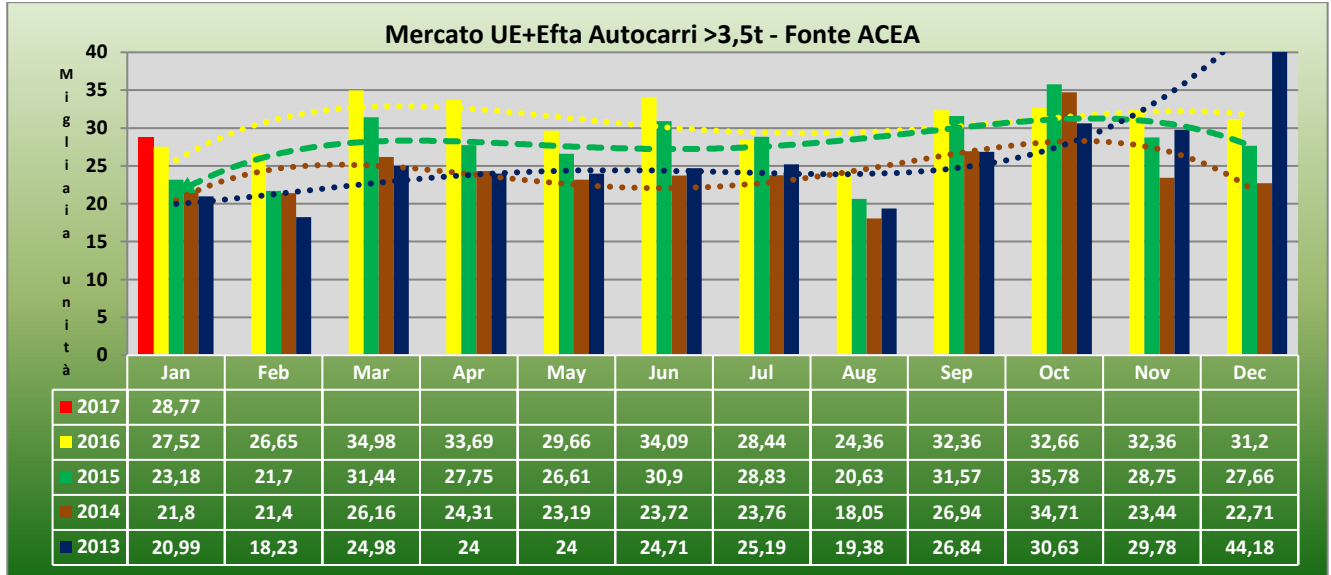




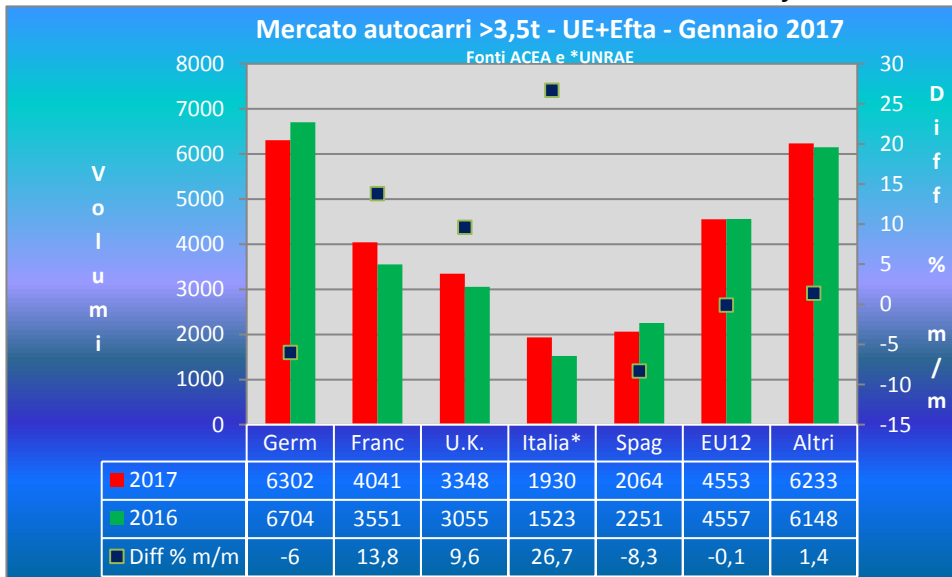
*MERCATO EUROPEO AUTOCARRI – UGGÈ: I SOLDI DELL’AUTHORITY AI GIOVANI –
ALBO: INDAGINE SUL CABOTAGGIO – ALBO: I NUMERI DELLE IMPRESE ISCRITTE –
ICARO 16: EDUCAZIONE STRADALE PER GLI STUDENTI – TTS: I NODI PER IL
TRASPORTO DI MERCI – FLC: EMERGENZA CO₂ – GITE SCOLASTICHE: COLLABORANO
MIUR E POLSTRADA – PIATTAFORMA TELEMATICA PER CABOTAGGIO – VOLVO
SPERIMENTA PESANTE IBRIDO – KÖGEL: INTERMODALITÀ E LEGGEREZZA – FORD
PROGETTA IL SUO “FUDRONE” – GERMANIA: AUTOTRASPORTO ELETTRICO – IL
VEICOLO RILEVERÀ LE BUCHE STRADALI – USA: MERCATO CLASSE 8 – USA: CAUSA
TRA COLOSSI PER LA GUIDA AUTONOMA – USA: NUOVA SOCIETÀ PER GUIDA
AUTONOMA AUTOCARRI*

MERCATO EUROPEO AUTOCARRI

Modesto il risultato di Gennaio del mercato degli autocarri, cresciuto nel mese solo del 3,9%, con 28.773 unità immatricolate



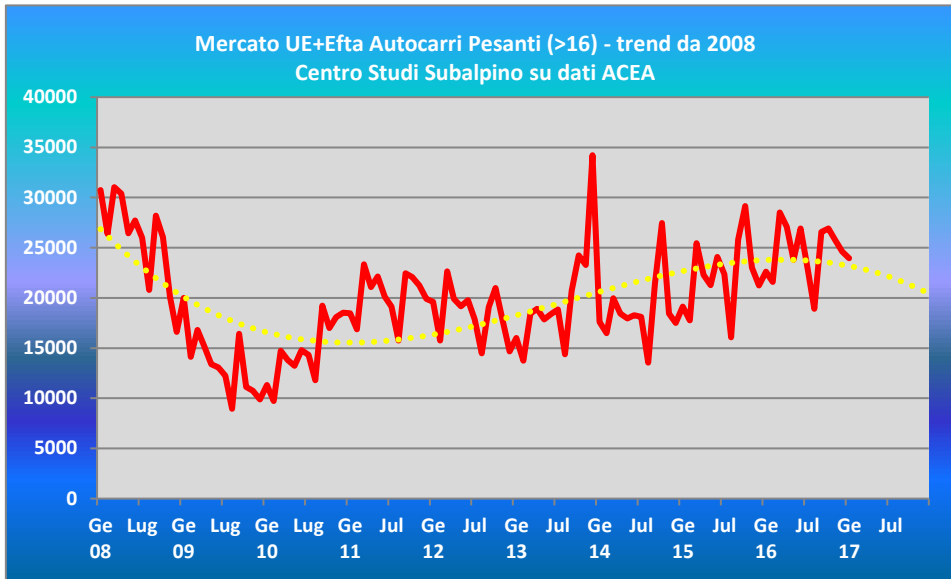
Il risultato del mese è stato conseguito nonostante gli straordinari risultati dell'Italia (+57,6% secondo ACEA, che utilizza i dati forniti dall'ANFIA, che conteggia i veicoli secondo la data di stampa delle carte di circolazione rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e +26,7%



secondo UNRAE, che conteggia i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti secondo la data di immatricolazione) e i buoni progressi della Francia (+13,8%), che recupera, infatti, la seconda posizione nel ranking tra i maggiori Paesi dell'area Euro, davanti alla Gran Bretagna, che aumenta del 9,6% le

sue immatricolazioni. Negativi i risultati della Germania, il cui mercato scende del 6%, e della Spagna (-8,3%). La UE12 scende dello 0,1%. Sale del 17,6% l'area Efta. Positivi, comunque, i risultati della maggior parte dei Paesi del Nord Europa.

Pure ridimensionato, il tasso di aumento della domanda di autocarri del settore dei pesanti (>16t) che, dopo la ottima *performance* di dicembre, guadagna a gennaio il 4,3%, con 23.940 unità immatricolate nel mese, grazie in particolare agli aumenti dell'Italia (+54,5% secondo ACEA e



+26,1% secondo UNRAE) e ai buoni risultati ottenuti in Francia (+12%) e in Gran Bretagna (+8,8%). La zona Efta guadagna il 17,7%. La UE12 aumenta solo del 3,1%. Negativi i risultati degli altri *Major Markets*: Germania -5,9% e Spagna -10%. Nella media i risultati nella maggior parte dei Paesi del

Nord Europa.

Incerte le prospettive per il mercato autocarri nell'anno: la revisione delle previsioni economiche della Commissione Europea e la riduzione della produzione industriale in dicembre non sembrano dare indicazioni molto positive.

NOTIZIE DALL'ITALIA

AUTOTRASPORTO: UGGÈ, DIAMO AI GIOVANI IL CONTRIBUTO DESTINATO ALL'AUTHORITY

Trasporti-Italia.com, 27 febbraio 2017 – “Autotrasporto: il futuro è nella formazione. Allora perché il contributo che l'Authority dei Trasporti (senza averne titolo) chiede alle imprese del settore non lo destiniamo ai giovani per la formazione professionale e agli adempimenti burocratici?”. La provocazione è di Paolo Uggè, Presidente di Conftrasporto (35mila imprese associate su gomma, ferro e mare). L'occasione è il Convegno sull'Albo per gli autotrasportatori che si è svolto la scorsa settimana a Verona nell'ambito del Transpotec, il Salone dei Trasporti e della Logistica. Al centro la recente delibera dell'Authority, che ha alzato l'aliquota del contributo delle imprese di trasporto dal 4 al 6 per mille, ampliando il perimetro delle aziende coinvolte a quelle con un fatturato minimo di 5 milioni di euro, contro i 30 di un anno fa.

“Un costo per le imprese che contribuisce solo a sostenere la burocrazia, ovvero i costi di gestione del Garante - ha dichiarato Uggè. Quel contributo avrebbe decisamente più senso versarlo all'Albo degli Autotrasportatori, creando un fondo per aiutare i giovani a darsi un futuro, potenziare la formazione e far crescere la cultura del rispetto dell'altro oltre che del Codice della Strada. Bisogna creare nuove generazioni di lavoratori anche nel settore dei trasporti, che ne ha un gran bisogno. Un dato su tutti: dal 2009 a oggi l'Italia ha perso 182mila conducenti professionali. È anche una delle conseguenze di un regime di concorrenza sleale che ci vede fortemente svantaggiati in Europa. Mentre Francia, Germania e Austria si sono dotate di Leggi che impongono alle imprese straniere in transito sulle loro strade regole ferree (tra le quali il rispetto del salario minimo in vigore nel loro territorio), l'Italia non ha adottato analoghi provvedimenti legislativi. Il risultato è che negli ultimi 12 anni le imprese di trasporto dell'Europa dell'Est hanno incrementato i loro transiti in Italia del

700%, contro un crollo del 60% del traffico delle imprese italiane nel loro stesso Paese. Anche per questo abbiamo pensato di scommettere sui giovani. Crediamo nel valore della professionalità ed è importante che l'Europa ci segua in questo percorso. A tal proposito accogliamo con soddisfazione la Road Alliance, il documento di intenti che, sottoscritto da nove Paesi europei tra cui l'Italia, ha recepito le istanze di Conftrasporto sulla necessità di un regolamento unitario a livello europeo per tutto il settore. Mettiamoci insieme - ha concluso il Presidente di Conftrasporto: Case costruttrici e imprese di trasporto. Quel contributo che l'Authority ci chiede diamolo all'Albo: servirà a creare occupazione, ad avvicinare le nuove generazioni al nostro settore. Sarà un investimento sul futuro”.

INDAGINE ALBO AUTOTRASPORTO SU CABOTAGGIO STRADALE

TrasportoEuropa.it, 27 febbraio 2017 - L'Albo per gli Autotrasportatori ha presentato al Transpotec di Verona una ricerca svolta dall'AIPCR sull'attività dei veicoli industriali stranieri in Italia.

Si parla spesso di cabotaggio stradale e dell'influsso negativo che ha, soprattutto quello illegale, sull'autotrasporto italiano, ma finora manca una fotografia recente su questo fenomeno. L'unica rilevazione italiana è svolta dall'ISTAT, che compie stime sulla base di questionari che invia alle imprese. *"Ma il limite di queste informazioni è che riguardano il passato e non il presente"*, ha detto Massimo Marciani - Presidente del Comitato tecnico dell'Associazione AIPCR sul trasporto merci e sulla logistica.

Proprio per colmare questa lacuna, il Comitato Centrale per l'Albo ha commissionato all'Associazione una ricerca sul cabotaggio terrestre in Italia.

Tenuto conto che ogni giorno circolano in Italia migliaia di camion con targa estera, svolgere questa ricerca non è stato facile. Se vogliamo limitarci ai soli punti d'accesso, bisogna considerarne un'ottantina, tra valichi alpini, porti, trafori, autostrade e strade. *"Il primo passo è stato ridurre questo numero a una cifra statisticamente significativa"*, prosegue Marciani. *"Abbiamo quindi analizzato le statistiche ufficiali sui flussi di traffico e abbiamo rilevato che in soli sedici punti d'accesso transita il 92% di tutti i veicoli industriali stranieri che entrano o escono dall'Italia"*. Il secondo passo della ricerca è la rilevazione vera e propria. Per farla, per sei giorni consecutivi del personale ha presidiato 24 ore su 24 tali punti d'accesso, contando i veicoli con massa complessiva superiore a 3,5 t e di ciascuno rilevando nazionalità della targa del trattore e del semirimorchio (perché spesso sono diverse). Inoltre, gli Operatori hanno intervistato circa 2.800 autisti stranieri, chiedendo loro quando sono entrati in Italia (se stavano uscendo), quando dovevano uscire (se stavano entrando), la tipologia di merce trasportata, il peso del carico se pieni.

Al termine della rilevazione, l'AIPCR ha analizzato i dati, traendo così un quadro in tempo reale del cabotaggio stradale in Italia. Al Convegno ha anticipato alcune informazioni, mentre nei prossimi giorni rilascerà dati più completi. Dalla ricerca emerge, per esempio, che nel giorno medio attraverso il Brennero transitano tre veicoli industriali su quattro con targa straniera. Un altro dato interessante mostra che i veicoli che si fermano più tempo sul territorio nazionale (oltre 13-14 giorni per viaggio) entrano dai porti.

Gli autisti che dichiarano di essere rimasti in Italia più di sette giorni dopo il loro ingresso con un trasporto internazionale sono circa il 6% del totale, ma la stessa AIPCR ritiene che questo sia un valore inferiore a quello reale. Molti autoarticolati hanno il trattore di una nazione e il semirimorchio di un'altra e la maggior parte di questi ha targa dell'Europa orientale. In particolare, la ricerca mostra che molti di quelli che restano in Italia più di sette giorni hanno trattore rumeno e semirimorchio di altra nazionalità; questa configurazione è stata vista non solo lungo la direttrice tra Italia e Romania, ma in tutti i punti d'accesso.

L'ALBO AUTOTRASPORTO DÀ I NUMERI

TrasportoEuropa.it, 28 febbraio 2017 - Al Transpotec di Verona, il Comitato Centrale ha illustrato le cifre sulle imprese iscritte, aggiornate a febbraio 2017. Oltre 23mila non sarebbero più attive.

La fotografia dell'Albo Nazionale per gli Autotrasportatori del 22 febbraio 2017 mostra 123.121 imprese operanti in conto terzi iscritte. Ma non tutte sarebbero in attività, perché di queste 23.195 non sono più iscritte alla CCIAA e, quindi, non possono in teoria svolgere attività imprenditoriale. Al Convegno del Transpotec, il Comitato Centrale ha assicurato che è già attivata la procedura di cancellazione di queste realtà, che dovrebbe quindi portare il numero delle imprese iscritte sotto le centomila unità. Ma siamo ancora all'inizio perché, sempre secondo i dati ufficiali, dal 1° novembre 2016 al 22 febbraio 2017 sono state radiate solo 4.448 imprese, ossia poco più di un sesto. Ma c'è un'altra categoria che deve essere analizzata ed eventualmente cancellata, quella delle imprese di autotrasporto in conto terzi che non risultano titolari di alcun veicolo per trasporto merci. Sono 15.558 e anche in questo caso non potrebbero svolgere l'attività per cui sono iscritte all'Albo per mancanza dei mezzi per farlo e il Comitato Centrale ha dichiarato che nei prossimi mesi inizierà la verifica anche per questa categoria.

Secondo le stime dell'Albo, al termine di questa operazione di "pulizia", il numero delle imprese iscritte all'Albo dovrebbe ridursi intorno alle 90mila unità, cifra che corrisponde al numero degli attestati di regolarità rilasciati nel 2016, ossia 89.942. Durante il Convegno del Transpotec, la Presidente del Comitato Centrale, Maria Teresa Di Matteo, ha sottolineato che la regolarità "*è un obiettivo strategico e quanto avviato due anni fa dal nulla, con altri Enti e Organismi, va oltre il semplice controllo dei dati relativi alle imprese ma rappresenta una politica di monitoraggio del settore*".

Il Comitato Centrale ha anche precisato la tipologia delle aziende iscritte all'Albo: è confermata la prevalenza delle piccole imprese, spesso artigianali, con 45.102 aziende individuali e 13.859 di società di persone, mentre le società di capitali sono circa il 5% (23.720 unità). Il resto è composto da Consorzi e Cooperative a proprietà indivisa (4.220) e da altre categorie non precisate.

ICARO 16: PRESENTATI I RISULTATI DEL PROGETTO DI EDUCAZIONE STRADALE RIVOLTO AGLI STUDENTI

Trasporti-Italia.com, 1° marzo 2017 - Sono stati presentati questa mattina i risultati della ricerca scientifica condotta dal Dipartimento di Psicologia dell'Università La Sapienza di Roma, connessa al progetto ICARO, la campagna di sicurezza stradale promossa dalla Polizia di Stato rivolta ai giovani delle scuole di ogni ordine e grado.

Insieme alla prof.ssa Annamaria Giannini, Ordinario di Psicologia Giuridica e Forense dell'Università La Sapienza - che ha illustrato i risultati della ricerca, al Direttore centrale delle Specialità, Roberto Sgalla, e al Direttore del Servizio Polizia Stradale, Giuseppe Bisogno, erano presenti alla Conferenza Stampa gli altri *partner* del progetto: MIT, MIUR, MOIGE, Fondazione ANIA per la sicurezza stradale, il Gruppo autostradale ASTM-SIAS, Autostrada del Brennero, Bike Channel e la Federazione Ciclistica Italiana.

In continuità con le precedenti campagne, l'edizione 2016 del Progetto ha avuto come *target* in particolare gli studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado, con una focalizzazione sulla mobilità degli utenti deboli della strada: pedoni, ciclisti, motociclisti e ciclomotoristi, introducendo i temi relativi all'attenzione alla guida, ai sistemi di sicurezza, alla velocità e alla visibilità.

Dai questionari somministrati *pre-* e *post-*formazione, le attività di ICARO si dimostrano capaci di aumentare la sensibilità dei ragazzi nei confronti dei pericoli stradali, influenzando sull'attivazione emotiva, e nel contempo riescono a incidere su alcune convinzioni profonde riguardo aspetti della

sicurezza stradale. Effetti significativi dell'attività formativa sono emersi sulla rabbia e sulla preoccupazione: dopo aver partecipato alle attività di ICARO, i ragazzi diminuiscono la rabbia - ad esempio di fronte a situazioni di "lievi" provocazioni sulla strada - mentre aumentano la preoccupazione rispetto ai pericoli stradali. Negli atteggiamenti migliorano quelli riferiti all'uso di sostanze psicoattive (si dichiarano abbastanza o totalmente contrari il 91,5% degli studenti) e sono meno tollerate anche le trasgressioni del Codice della Strada (il 69,8% si mostra a favore del rispetto delle regole). Differenza anche nell'attribuzione di responsabilità riguardo gli incidenti: i ragazzi dimostrano convinzioni meno fatalistiche e riconoscono più frequentemente la responsabilità del guidatore nel causare incidenti.

In totale sono stati 23.081 i questionari inviati al Dipartimento di Psicologia dell'Università La Sapienza di Roma per le procedure di analisi statistiche, di cui 18.287 somministrati agli studenti, 498 agli insegnanti e 4.296 ai genitori. Gli Istituti scolastici che hanno partecipato alla campagna sono stati 234 (124 scuole secondarie di primo grado e 110 scuole secondarie di secondo grado), dislocate su tutto il territorio nazionale per un totale di circa 10.000 studenti.

L'attività di sensibilizzazione alla sicurezza stradale, in particolare quella rivolta ai giovani proseguirà con ICARO 17, che quest'anno avrà come tema la distrazione, in particolare quella derivante dal "multitasking".

INTERMODALITÀ, INTEROPERABILITÀ E PORTABILITÀ: TRE NODI FONDAMENTALI PER IL TRASPORTO MERCI

TTS Informa n.2, febbraio 2017 - La Telematica Satellitare è una scelta tecnologica ineludibile per rendere più efficienti e sicuri i processi legati al transito delle merci nei nodi della rete intermodale, inclusi quelli doganali. Una delle esigenze più sentite riguarda la minimizzazione dei tempi in cui i *container* sostano, aumentando nel contempo la sicurezza dell'intera filiera di distribuzione. Esistono soluzioni predisposte per integrare un sistema Zigbee (tecnologia radio di prossimità) e RFid (Radio Frequency Identification) con una sorta di sigillo elettronico di garanzia, dotato di *tag* RFid passivo, per rilevare possibili tentativi di manomissione dei *container*, in linea con gli obiettivi dell'Agenzia delle Dogane.

Una delle obiezioni che vengono mosse al passaggio all'intermodalità, da parte dei responsabili della logistica, è la possibile perdita del controllo sulla tracciabilità della merce nel cambio di vettore. Questo può entrare in conflitto con i protocolli di garanzia della sicurezza delle merci. Nel trasporto intermodale, infatti, sono coinvolti differenti vettori stradali per il primo e ultimo miglio (oltre a eventuali altri soggetti per il *picking*) e uno (o anche più) vettori ferroviari. Ognuno di questi, in generale, dispone di strumenti per il tracciamento dei propri mezzi, ma è praticamente impossibile per il committente disporre di una "cabina di controllo" da cui monitorare i dati di tutti: sia per la complessità delle autorizzazioni collegate alla sicurezza e alla gestione della *privacy* sia per la mancanza di uno *standard* condiviso di formattazione dei dati. In questo senso, è fondamentale disporre di una piattaforma *standard* di comunicazione all'interno della quale tutte le scatole nere siano in grado di colloquiare. Ne è un esempio il sistema di localizzazione *Viasat BluTrack*, disponibile in versione autoalimentata e a filo, configurabile con sensori di temperatura, umidità e fotodiode per la segnalazione dell'apertura dei portelloni, concepito espressamente per il monitoraggio delle merci, indipendentemente dal mezzo di trasporto utilizzato (*container*, casse mobili, rimorchi, semi rimorchi, vagoni ferroviari, ecc.).

In questo ambito fondamentale è anche normalizzare la Portabilità e l'Interoperabilità dei Protocolli di Comunicazione tra i sistemi telematici di bordo, installati sui mezzi di trasporto, i *Telematics Service Providers*, le Piattaforme Logistiche e i rispettivi Sistemi Informatici Gestionali, al fine di facilitare la comunicazione delle informazioni tra i diversi attori della filiera: TSPs privati, Imprese

Manifatturiere, Logistiche, Spedizionieri, Trasportatori, Capitanerie di Porto, Corridoi Doganali, Ferrovie e non solo.

Tutto questo nell'ambito del più ampio panorama evolutivo dell'*Internet* delle Cose (IoT - *Internet of Things*) e ad assoluto beneficio del Sistema Paese.

FREIGHT LEADERS COUNCIL: MALVESTIO, INTERVENTI URGENTI CONTRO EMERGENZA CO₂

Trasporti-Italia.com, 2 marzo 2017 - *“Agire subito per invertire il trend delle emissioni nocive prodotte dai trasporti. La logistica deve seguire immediatamente la strada della sostenibilità riducendo i consumi e passando a combustibili alternativi”*. L'appello di Antonio Malvestio, Presidente del *Freight Leaders Council* è arrivato durante il convegno “Logistica sostenibile: misurare per migliorare”, organizzato oggi a Milano da Ecr/Gs1 (#ecologico).

Il Presidente Malvestio ha ricordato l'impegno sul fronte della sostenibilità dell'Associazione che raggruppa i maggiori Operatori logistici italiani. Il *Freight Leaders Council* lo scorso anno ha pubblicato il Quaderno #25 sulla sostenibilità del trasporto e della logistica (scaricabile gratuitamente dal sito www.freightleaders.org) e dal 2012 gestisce in esclusiva l'edizione italiana del premio *Lean&Green* assegnato alle imprese che si impegnano a ridurre le emissioni inquinanti.

“Per la riduzione dei consumi, il Quaderno #25 spiega - continua Malvestio - come intervenire sulla scelta dei motori, sull'uso di combustibili meno impattanti come LNG, sull'aerodinamica dei mezzi, sulla scelta degli pneumatici, sugli stili di guida, sullo shift modale verso la rotaia e le autostrade del mare e sulla costruzione e gestione dei magazzini. Per i combustibili bio, esiste già una tecnologia compatibile con la maggior parte dei motori diesel in circolazione: si tratta dell'HVO. Inoltre, ridurre i consumi e le emissioni si traduce in un'ottima opportunità di risparmio: non genera extra-costi, ma può apportare benefici nei bilanci aziendali. Per accelerare il processo, il FLC ha proposto alle Autorità nazionali 6 azioni da attuare subito, in grado di dare impulso al cammino verso la sostenibilità del trasporto e della logistica”.

GITE SCOLASTICHE: RINNOVATA LA COLLABORAZIONE MIUR-POLIZIA STRADALE

Trasporti-Italia.com, 2 marzo 2017 - Gravi incidenti verificatisi in Italia e all'estero, la giovane età dei trasportati e la tendenza delle gite a concentrarsi in specifici periodi dell'anno, sono elementi che fanno emergere l'importanza di porre l'attenzione alla sicurezza dei viaggi di istruzione. È per questo che si rinnova la collaborazione tra il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca e la Polizia di Stato in vista dei viaggi di istruzione. *“Gite scolastiche in sicurezza”*, questo il nome dell'iniziativa congiunta, mette a disposizione delle Istituzioni scolastiche la competenza e il supporto della Polizia Stradale. A rinnovare la collaborazione, stamattina, al MIUR, sono stati Gabriele Toccafondi, Sottosegretario del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, Rosa De Pasquale, Capo Dipartimento per il Sistema educativo di istruzione e formazione, e Giuseppe Bisogno, Direttore del Servizio Polizia Stradale del Ministero dell'Interno.

La richiesta di intervento della Polizia Stradale - è stato ricordato nel corso della Conferenza - non è obbligatoria, ma si intende come un servizio a disposizione delle scuole. Le Istituzioni scolastiche potranno segnalare alla Polizia Stradale i loro viaggi o programmare controlli lungo l'itinerario, che saranno effettuati a campione, inviando richiesta scritta tramite modulo preposto. Inoltre, le scuole potranno richiedere, prima della partenza, l'intervento della Sezione Polizia Stradale della Provincia di appartenenza, per un controllo del mezzo di trasporto e per la verifica dell'idoneità del veicolo e del conducente.

“È una delle iniziative di cui vediamo maggiormente i risultati e di cui siamo più orgogliosi - ha spiegato Bisogno nel corso del suo intervento. Si tratta di una collaborazione istituzionale ben

riuscita, nata dall'esigenza di fare qualcosa di più strutturale che migliorasse il fronte prevenzione, perché è importante sottolineare che il primo fattore a favore della sicurezza stradale è questo. Attraverso la campagna di controlli messa in atto, insegniamo ai ragazzi, anche se in modo indiretto, che il rispetto della legalità è alla base della sicurezza. Misure sanzionatorie e repressive come l'introduzione dell'istituto dell'omicidio stradale sono necessarie perché rispondono a un bisogno di giustizia, ma non sono mirate alla riduzione degli incidenti.

Il MIUR e la Polizia di Stato hanno diramato informazioni utili alle Istituzioni scolastiche per l'organizzazione in sicurezza delle gite, con indicazioni basilari sulla scelta e sulla regolarità delle imprese di trasporto, sull'idoneità del conducente e sulle condizioni generali dei veicoli, al fine di garantire un sereno svolgimento dei viaggi d'istruzione. Nel corso della mattinata sono stati presentati anche i risultati dei controlli dello scorso anno. Nel 2016 la Polizia Stradale ha impiegato 10.615 pattuglie per il controllo di 15.546 autobus (di cui 10.126 su richiesta delle scuole), pari al 15% circa del parco veicolare in Italia, rilevando irregolarità su 2.549 veicoli (1.287 di quelli controllati su richiesta delle scuole).

Le principali violazioni accertate hanno riguardato irregolarità documentali (2.117 violazioni); inefficienza dei dispositivi di equipaggiamento, quali, ad esempio, pneumatici lisci, cinture di sicurezza guaste, fari rotti, ecc. (624 violazioni); mancato rispetto dei tempi di guida e di riposo (449 violazioni); eccesso di velocità (262 violazioni); carte di circolazione ritirate (68); patenti di guida ritirate (46) e omessa revisione (36).

La ripresa dei controlli nell'anno in corso ha già dato i primi risultati. A Siena è stato multato un conducente che percorreva ad alta velocità il tratto di strada tra Siena e Firenze, viaggiando a 100 Km/h dove il limite di velocità imposto da un cantiere era di 40 Km/h. A Reggio Emilia, durante i controlli prima di una partenza, sono state riscontrate irregolarità che hanno portato alla sostituzione dell'autobus: uscite di sicurezza inefficienti, cinture di sicurezza non regolari, vetro parabrezza incrinato.

ATTIVA PIATTAFORMA TELEMATICA PER CABOTAGGIO AUTOTRASPORTO

TrasportoEuropa.it, 3 marzo 2017 - Il 1° marzo 2017, l'Ispettorato del Lavoro ha attivato la piattaforma informatica sul *web* che permette agli autotrasportatori esteri di comunicare i trasporti svolti in Italia.

Il Decreto Legislativo n.136/2016 impone alle imprese di autotrasporto estere che svolgono attività di cabotaggio stradale in Italia di comunicare le informazioni sull'autista e sul veicolo, così da permettere i controlli sulla regolarità delle operazioni di cabotaggio. Nella prima fase, i trasportatori dovevano inviare le dichiarazioni, compilate su specifici modelli, all'indirizzo di posta elettronica Cabotaggio.DistaccoUE@lavoro.gov.it.

Dal 1° marzo, l'Ispettorato Nazionale del Lavoro impone la compilazione e l'invio *online* direttamente da una specifica piattaforma telematica. Fino al 7 marzo 2017 l'Ispettorato riterrà comunque valide le dichiarazioni inviate per email, dopo questa data saranno valide solo quelle compilate e inviate *online*. Il Ministero ha realizzato un apposito sito *web* che contiene le informazioni sulla dichiarazione e il *link* alla procedura per la dichiarazione.

Per i distacchi già comunicati per email che avvengano in data successiva al 7 marzo, le imprese non dovranno presentare una nuova dichiarazione *online*, mentre per eventuali annullamenti o variazioni di comunicazione svolte per email, l'azienda dovrà inviare una nuova comunicazione *online* che sostituirà quella inviata per email. Ciò deve avvenire entro i termini previsti per l'annullamento o la variazione (ossia, entro 24 ore del giorno antecedente al verificarsi dell'evento nel primo caso o entro cinque giorni successivi dal verificarsi dello stesso nel secondo caso). L'Ispettorato precisa che una copia delle comunicazioni effettuate sia per email sia *online* deve essere sempre conservata a bordo del veicolo che svolge il cabotaggio. Le informazioni contenute

nella dichiarazione devono contenere: dati identificativi del prestatore di servizi/impresa distaccante (codice univoco dell'azienda attribuito dallo Stato di appartenenza al prestatore di servizi a fini fiscali, previdenziali o simili); generalità dei lavoratori distaccati; durata del distacco: data di inizio e data di fine; generalità e domicilio eletto del referente ex art. 10, comma 3, lett. b), D.Lgs. n.136/2016; generalità del referente di cui al comma 4 del medesimo art. 10.

Nella compilazione del modello UNI_CAB_UE, nella sezione 3.1.1 relativa alla durata del distacco, vanno inserite la data della prima operazione di cabotaggio effettuata sul territorio italiano - data inizio distacco - e quella dell'ultima operazione di cabotaggio effettuata prima dell'uscita dal nostro territorio - data fine distacco.

Quando l'azienda straniera distaccante che dovrà effettuare per la prima volta la trasmissione della suddetta comunicazione dovrà acquisire specifiche credenziali di accesso al sistema disponibile sul Portale istituzionale del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, mediante una preventiva registrazione con inserimento dei dati identificativi dell'azienda straniera (e non del soggetto/società che effettua materialmente la registrazione e compilazione del modello). Con le credenziali ricevute al momento della registrazione a Clic lavoro, si accede al box "Azienda" - visualizzabile dopo aver selezionato Profilo utente - presente nell'area riservata. Si dovrà poi cliccare su "Aggiungi" e procedere alla registrazione dell'azienda straniera (non dovrà essere inserito il codice fiscale, ma selezionare la spunta "Non sono in possesso di P.IVA" e compilare il campo "Codice identificativo"). Per eventuali problemi nella registrazione o compilazione, il Ministero mette a disposizione gli indirizzi email dedicati: DistaccoUE@lavoro.gov.it oppure Clic4Help@lavoro.gov.it.

NOTIZIE DAL MONDO

VOLVO SPERIMENTA CAMION PESANTE IBRIDO

TrasportoEuropa.it, 28 febbraio 2017 - Il Costruttore svedese annuncia il 27 febbraio 2017 di avere equipaggiato il suo autoarticolato sperimentale Volvo Concept Truck con una trasmissione diesel-elettrica.

La trazione ibrida diesel-elettrica è già venduta da alcuni Costruttori nel segmento dei veicoli industriali da distribuzione medi, ma potrebbe avere un futuro anche nei trattori di linea. Lo sta verificando Volvo Trucks, che ha introdotto nel suo veicolo laboratorio Volvo Concept Truck, nato nel maggio 2016, una catena cinematica ibrida, che secondo il Costruttore può ridurre l'uso del motore diesel fino al 30%, consentendo una diminuzione dei consumi tra il 5% e il 10% (secondo il tipo di veicolo) e quindi anche delle emissioni di CO₂. In questa configurazione, l'autoarticolato può viaggiare in modalità solo elettrica per dieci chilometri consecutivamente. La catena cinematica recupera l'energia quando il camion rallenta, frena o viaggia in discesa, usandola per ricaricare le batterie elettriche, che possono muovere il veicolo quando è richiesta minore potenza, ossia in pianura oppure nei lievi dislivelli. Questo prototipo monta anche una versione potenziata del sistema I-See, progettata proprio per trazione ibrida, che analizza la strada che il veicolo deve ancora percorrere per calcolare la migliore scelta di trazione, dal punto di vista operativo ed energetico. In pratica, il sistema sulla base del percorso decide se usare il diesel o l'elettrico o una combinazione tra i due.

La trazione ibrida si aggiunge alle altre soluzioni adottate sul Volvo Concept Truck per ridurre i consumi di carburante, come l'aerodinamica, la resistenza al rotolamento degli pneumatici e la riduzione di peso. *"Questa piattaforma serve per verificare diverse nuove tecnologie per aumentare l'efficienza del trasporto"* - spiega Åke Othzén, Responsabile del Progetto. *"Abbiamo già introdotto*

alcune di queste tecnologie nei veicoli di serie e altre saranno introdotte nel prossimo futuro. La trazione ibrida si basa sulle conoscenze e sull'esperienza maturate nel settore degli autobus".

KÖGEL PUNTA ALL'INTERMODALE E AL LEGGERO

TrasportoEuropa.it, 28 febbraio 2017 - Il Costruttore tedesco di semirimorchi ha presentato al Transpotec 2017 quattro modelli, tra cui un centinato alleggerito, un frigo, un coils e uno scarrabile, adatti anche al trasporto combinato. Potenza anche l'usato.

"Il 2016 è stato un anno eccellente di crescita, con 1.961 pezzi immatricolati, il 2017 confermerà questa tendenza, ma nel 2018 sappiamo già che ci sarà una contrazione nelle vendite, per cui punteremo sull'usato creando una struttura, alla quale stiamo lavorando, per il mercato italiano, che amplieremo successivamente a tutta l'Europa". Massimo Dodoni, Responsabile vendite internazionali Kögel, ha illustrato al Transpotec di Verona le strategie della società tedesca produttrice di rimorchi e semirimorchi costruiti in Germania. Al Salone veneto, il Costruttore ha mostrato quattro modelli adatti al mercato italiano.

Il primo è il Kögel Light Plus, che fa parte della nuova generazione del Curtainsider Kögel Light, con un telaio e una struttura che riducono la tara aumentando la portata utile. Questo semirimorchio ha una tara di 4.775 Kg con dotazioni specifiche e 5.145 Kg nella dotazione base. Il telaio, realizzato in una struttura di acciaio leggera, ha un'altezza del collo di 120 mm, inferiore di 60 mm rispetto al modello precedente, aumentandone la capacità interna. Oltre che nella versione centinata, il Kögel Light Plus è prodotto anche in quella spondata.

Il Kögel Cool - PurFerro Quality è un semirimorchio refrigerato per il trasporto di alimenti freschi e surgelati e di prodotti farmaceutici, ma adattabile, grazie a diverse opzioni e a numerose varietà di equipaggiamenti, anche a un impiego universale. La struttura del fondo in alluminio permette la riduzione del rumore durante le operazioni di carico/scarico, caratteristica che ne consente l'utilizzo anche al di fuori dei consueti orari di apertura degli esercizi commerciali. Lo spessore di pareti, tetto e fondo garantisce un coefficiente di trasmissione del calore (valore k) notevolmente migliorato. Il veicolo, che soddisfa i requisiti ATP-FRC, HACCP, monta segnaletica a norma DIN EN 29367-2 e può essere dotato di attrezzatura ro-ro per il trasporto via nave e traghetto.

Il Kögel Combi è un rimorchio ad assi centrali per casse mobili con lunghezza complessiva fino a 7,82 metri e per container da 20 piedi. Il timone, regolabile dal cliente sia in altezza sia in lunghezza, è avvitato al telaio in otto punti per agevolarne la sostituzione in caso di danneggiamento. Per una ripartizione equilibrata del peso, i serbatoi dell'aria sono posti centralmente tra gli assi, permettendo così l'installazione di accessori, come supporti per le ruote di scorta e cassette porta-attrezzi. Questo modello ha una buona tenuta di strada.

Il Kögel Cargo Coil con carrozzeria FlexiUse nasce per il trasporto di bobine e nastri cesoiati, ma la carrozzeria FlexiUse lo rende adattabile anche ad altri tipi di trasporto. Il telaio rinforzato in versione ro-ro ne permette l'utilizzo su tutti i traghetti.

ANCHE FORD PROGETTA IL FURDRONE

TrasportoEuropa.it, 1° marzo 2017 - Ford immagina le città del futuro e sviluppa soluzioni combinate per la logistica dell'ultimo miglio. Furgoni elettrici a guida autonoma e droni lanciano la sfida al traffico e all'inquinamento atmosferico.

All'interno del programma *City of Tomorrow* - Progetto creato da Ford per offrire soluzioni alla mobilità del futuro - rientra l'innovativo sistema di consegne che sarà presentato al *Mobile World Congress*, che si svolgerà a Barcellona dal 27 febbraio al 2 marzo 2017. *Autolivery* è il nome del *concept*, ideato e studiato da dipendenti-inventori dell'Ovale Blu, e prevede la cooperazione tra

furgoni elettrici a guida autonoma e droni. In un futuro prossimo, i due vettori potrebbero lavorare insieme per rivoluzionare la mobilità dell'ultimo miglio e migliorare la vivibilità delle città, sempre più congestionate e inquinate.

I furgoni elettrici senza conducente si occuperebbero del trasporto di ogni genere di merce (dagli alimenti ai medicinali), mentre i droni avrebbero il compito di raggiungere destinazioni impossibili da raggiungere con un mezzo a quattro ruote (ultimi piani degli edifici o zone chiuse al traffico). Un combinato di tecnologie innovative che coinvolgono il trasporto aereo e terrestre, facilitando la vita dei consumatori e aprendo la strada a un futuro più ecosostenibile, infatti dagli studi realizzati da esperti di settore (INRIX Global Traffic Scorecard), nel 2016, gli automobilisti della viabilità cittadina hanno trascorso fino a novantuno ore bloccati nel traffico.

Autolivery è un Progetto pensato da tre dipendenti di Ford (sede di Shanghai) per rispondere alle esigenze logistiche dei cosiddetti ultimi quindici metri, ossia quella complicata distanza che separa il veicolo parcheggiato dalla porta di casa e sulla quale si concentrerà tutta la competizione del processo distributivo.

"Crediamo molto nello sviluppo di soluzioni innovative che mettono al centro gli interessi delle persone, il risparmio di tempo e di denaro e infine il miglioramento della qualità della vita. Con Autolivery vogliamo mostrare dove potrà condurci questo percorso di ricerca sul tema della mobilità" - ha dichiarato Ken Washington, Vice Presidente della sezione ricerche di Ford Motor Company.

LA GERMANIA CREDE NELL'AUTOTRASPORTO ELETTRICO

TrasportoEuropa.it, 2 marzo 2017 - Uno dei temi portanti del *Transport Logistic 2017* sarà il trasporto stradale con veicoli elettrici, soprattutto nell'ambito della logistica urbana.

La Germania è il Paese europeo che crede maggiormente nel trasporto stradale svolto con veicoli completamente elettrici e i Costruttori di veicoli industriali del Paese, Mercedes-Benz e Man Truck avvieranno, entro quest'anno, la sperimentazione di trattori stradali elettrici. Nell'ambito del progetto ELMO, l'Istituto Fraunhofer di Movimentazione e Logistica (IML) di Dortmund ha analizzato i veicoli elettrici già usati nella distribuzione urbana tra il 2011 e il 2015. *"In termini di costi di esercizio, raffrontando elettricità e carburante, le consegne hanno un costo nettamente inferiore"*, spiega Sebastian Stütz, Responsabile di questo Progetto.

La ricerca mostra che la riduzione dei costi dell'elettrico rispetto al diesel raggiunge il 65%, soprattutto perché i motori elettrici sono molto più efficienti di quelli a combustione e l'elettricità è meno tassata rispetto al gasolio. Inoltre, la tassa di possesso degli elettrici è inferiore e questi veicoli non pagano pedaggi o altre imposte legate all'inquinamento. Per sviluppare l'uso del motore elettrico è necessario creare una Rete di stazioni di ricarica e in Germania sono già stati investiti 300 milioni.

Nonostante ciò, molte imprese di autotrasporto e logistica restano diffidenti verso questa soluzione, a causa degli elevati costi di acquisto dei veicoli e, soprattutto, delle batterie. Il nodo è la produzione: finché resterà in piccole serie, i costi rimarranno alti, mano a mano che crescerà la scala, i costi diminuiranno: *"È la classica storia dell'uovo e della gallina"* - aggiunge Stütz. *"Non appena questo circolo vizioso verrà sbloccato, l'elettromobilità decollerà anche nel comparto dei camion"*. Un altro fattore di sviluppo è l'aumento delle prestazioni delle batterie e il loro costo ancora elevato. L'Istituto Fraunhofer ha rilevato che oggi un veicolo industriale da 7,5 t con motore elettrico ha un'autonomia non superiore a 150 Km, con prestazioni estremamente variabili in base alla temperatura ambiente. Ma la ricerca sta procedendo rapidamente, sulla scia di quella attuata per le batterie degli apparecchi elettronici di largo consumo, come gli *smartphone*.

La mobilità elettrica sarà uno dei temi trattati dal *Transport Logistic*, che si svolgerà a Monaco di Baviera dal 9 al 12 maggio 2017, confermandosi come il più importante evento europeo sulla

logistica. Il giorno più importante per questo tema sarà il 10 maggio, quando ci saranno due appuntamenti. L'Istituto Fraunhofer di Movimentazione e Logistica (IML) parlerà di "Elettromobilità nella logistica: Stato attuale, potenzialità, limiti e sviluppi". Nella stessa giornata, l'Associazione delle aziende di trasporto tedesche discuterà del tema: "Digitalizzazione-Automazione-Elettromobilità. Come si può rendere il trasporto ferroviario più ecologico e produttivo?".

IL VEICOLO RILEVERÀ LE BUCHE STRADALI

TrasportoEuropa.it, 3 marzo 2017 - Ford sta sviluppando una tecnologia che avvertirà il conducente della presenza di buche e sconnesioni del manto stradale. Una mappa virtuale delle strade europee, condivisibile da tutti.

Secondo uno Studio dell'Unione Europea, le buche presenti sul fondo stradale sono la causa, ogni anno, di più di un terzo di tutti gli incidenti, e solo nel 2011 sono state segnalate oltre 20 milioni di buche sulle strade europee, di cui circa la metà successivamente riparate, con un costo stimato di 1,2 miliardi di euro. Il maggiore responsabile del dissesto delle strade del nostro Continente è il clima, oramai divenuto imprevedibile e indecifrabile anche dagli esperti del settore.

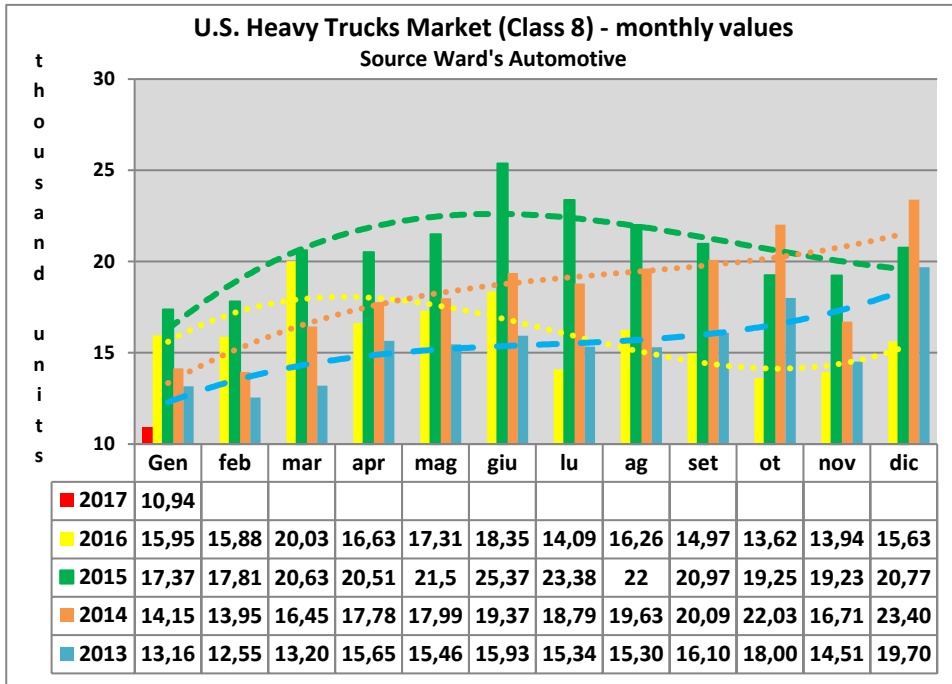
L'Europa è attraversata da zone climatiche in cui l'inverno molto rigido, dove ghiaccio, gelo e neve la fanno da padrona, si alterna a primavere ed estati molto piovose e tempestose con picchi inusuali di caldo torrido. Continui sbalzi termici che erodono inevitabilmente le superfici stradali, mettendo in crisi gli utenti, preoccupati di evitare avvallamenti e buche, spesso di difficile individuazione. In soccorso di tutti gli automobilisti, presso il Centro di ricerca e innovazione Ford ad Aachen (Germania), gli ingegneri stanno sviluppando una mappa virtuale di segnalazione delle buche, che verrà sperimentata in una serie di *test* nel corso del 2017. La nuova tecnologia si basa sull'uso di telecamere e *modem* integrati a bordo dei veicoli e in grado di disegnare una mappa che mostri in tempo reale le condizioni del manto stradale, localizzando con precisione le buche e proponendo, se necessario, percorsi alternativi.

Le informazioni raccolte sul *cloud* potrebbero essere condivise da tutti gli utenti, come spiegato da Uwe Hoffman, ingegnere di Ford Europa: "*la tecnologia di mappatura virtuale delle buche potrebbe segnalarne immediatamente la presenza al conducente e subito dopo diffondere la segnalazione agli altri conducenti che stanno percorrendo la stessa strada*".

NOTIZIE DAGLI USA

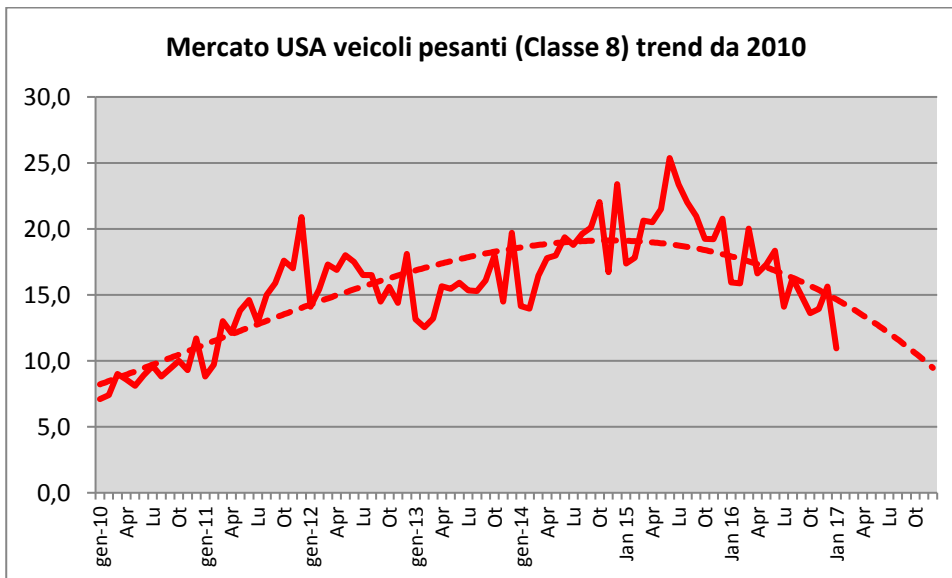
MERCATO USA AUTOCARRI

IL MERCATO DEI PESANTI (CLASSE 8) CROLLA A GENNAIO SUI VALORI DI SEI ANNI FA



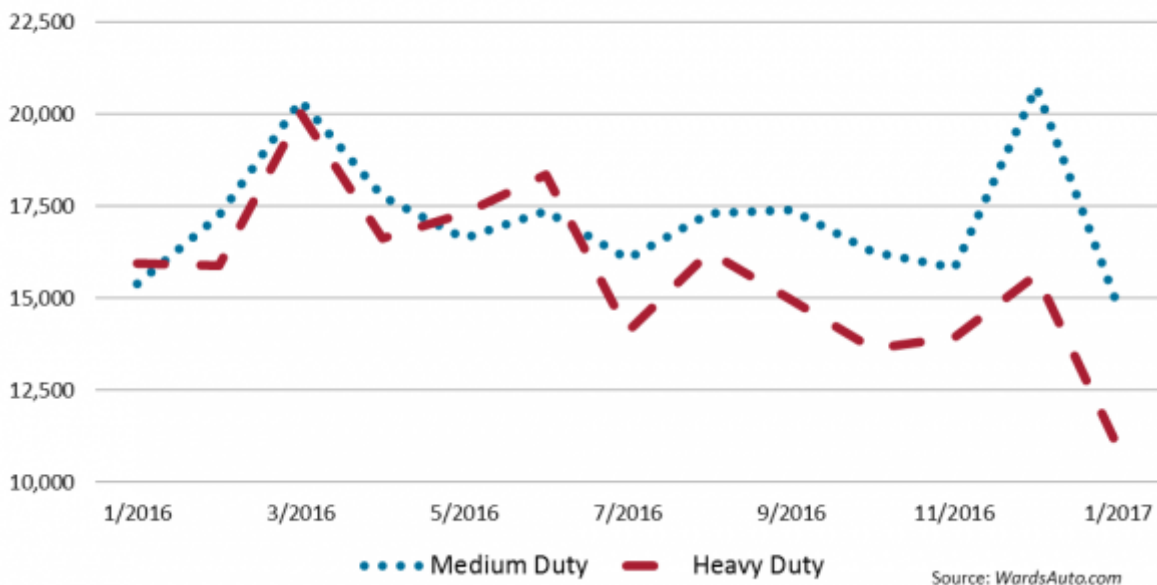
Secondo i dati preliminari della *Ward's Automotive*, con 10.944 unità le vendite di veicoli della Classe 8 in gennaio sono crollate al valore più basso dal gennaio 2011, con una perdita del 30% rispetto allo scorso gennaio e del 31,4% su gennaio 2016. Quanto agli ordini, gli ultimi dati disponibili sono rimasti quelli della fine dello scorso anno (l'ultimo, 19.300 unità per

novembre, + 41% rispetto ad ottobre), ormai non più significativi.



Anche la classe media è scesa rispetto all'anno scorso (14.782 unità, -4%). In totale, lo scorso gennaio si sono immatricolate negli USA 25.726 unità, il 18% in meno del gennaio dello scorso anno, quando il totale fu di 31.209 unità.

U.S. Medium and Heavy Truck Sales



CAUSA TRA COLOSSI DEL WEB SULLA GUIDA AUTONOMA

TrasportEuropa.it, 27 Febbraio 2017 - Google ha fatto causa a Uber, sostenendo che l'azienda leader del *ride sharing* sia venuta illegalmente in possesso dei progetti per sviluppare i sistemi alla base della guida autonoma. Sotto accusa la Otto, che sta sviluppando sistemi per veicoli industriali. Sembrerebbe una vera e propria storia di spionaggio industriale quella che nelle ultime ore sta emergendo lungo le coste californiane e che al centro vede interessi da milioni di dollari. Waymo, la divisione di Google che si occupa dello sviluppo dell'auto senza conducente, ha fatto causa ad Uber con l'accusa di aver sottratto e copiato i progetti per la tecnologia di base dei veicoli a guida autonoma. In particolare, l'accusa di Waymo è rivolta a Anthony Levandowski, un ex ingegnere dimessosi da Google, ora dipendente di Uber.

Nei documenti presentati alla Corte californiana, Google sostiene che il suo ex alto dirigente avrebbe sottratto 14mila *file* contenenti informazioni riservate inerenti le tecnologie usate per la guida autonoma, sfruttandole successivamente per costituire Otto, una *start up* del settore fondata dallo stesso Levandowski e in seguito acquistata da Uber per sviluppare anche un sistema per veicoli industriali.

Secondo l'accusa, la società Otto sarebbe riuscita a produrre in breve tempo un sistema laser (basato sulla tecnologia LiDAR) da posizionare sui tetti delle autovetture e che costituisce il fondamento delle auto del futuro, in quanto consente all'automobile di identificare gli oggetti e i pedoni a 360 gradi, grazie alla tecnica di telerilevamento, che determina la distanza di un oggetto o di una superficie utilizzando un impulso laser, quindi informazioni essenziali, in aggiunta alle funzionalità delle telecamere, dei radar e dei sensori a ultrasuoni presenti a bordo.

Tutto ciò grazie ai *file* e ai documenti strettamente riservati - fra cui lo schema per la costruzione di un circuito stampato indispensabile per il funzionamento del LiDAR - sottratti da Levandowski prima di lasciare Google. La scoperta del presunto furto è avvenuta a seguito di un controllo sul computer utilizzato dall'ingegnere. I responsabili della sicurezza di Waymo hanno deciso di procedere all'analisi della macchina, quando un impiegato ha ricevuto per errore un'insolita mail inviata da uno dei fornitori dei componenti per produrre i LiDAR e che riportava come oggetto "Otto Files". Il messaggio comprendeva un allegato contenente i progetti per il circuito stampato di LiDAR e secondo Waymo non solo sono esattamente gli schemi costruttivi di sua proprietà, ma erano anche

indirizzati a soggetti inseriti nell'organico di Uber. Ma non è tutto. Gli avvocati di Waymo intravedono la premeditazione nel comportamento di Levandowski, sostenendo che le sue azioni siano parte di un piano ben progettato e architettato.

Parrebbe, infatti, che mesi prima delle sue dimissioni, il tecnico avesse rivelato ad alcuni colleghi di voler replicare le conoscenze di Waymo a favore di un concorrente. Inoltre, sempre secondo Google, sembra alquanto curioso l'improvviso interesse di Uber verso il mercato della guida autonoma e una serie di coincidenze - riportate dai Legali - rendono la storia ancora più intricata. Levandowski visitò la sede di Uber a San Francisco il 14 gennaio 2016, il giorno seguente avviò la fondazione di Otto e meno di due settimane dopo lasciò Google senza preavviso; ad agosto dello stesso anno Uber formalizzò l'acquisizione di Otto per 680milioni di dollari. *"Prendiamo seriamente in considerazione le accuse e approfondiremo attentamente la questione"* ha commentato Uber.

NUOVA SOCIETÀ PER GUIDA AUTONOMA CAMION

TrasportoEuropa.it, 1° marzo 2017 - A febbraio 2017 la *start-up* californiana Embark ha presentato un sistema di guida autonoma che si può montare anche sui camion già in circolazione.

Dopo le sperimentazioni dei Costruttori di veicoli industriali europei, negli Stati Uniti stanno aumentando le nuove società specializzate nella progettazione di sistemi di guida autonoma per camion. Dopo Otto, recentemente acquisita da Uber, è apparsa anche Embark, sempre in California, che ha presentato un prototipo a guida autonoma che opera con un sistema d'intelligenza artificiale che si può installare anche su veicoli già in circolazione.

Un apparato formato da radar, telecamere e sensori lidar acquisisce i dati dall'ambiente circostante e li trasmette a un sistema d'intelligenza artificiale *Deep Neural Nets*, che consente al veicolo di migliorare con la pratica. Anche questo sistema, però, opera solo in autostrada, mentre la guida su percorsi più impegnativi è sempre affidata all'uomo.