

www.uominietrasporti.it



prezzo

Euro 3,50

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE

Uomini e Trasporti

382

mensile

anno XLI

novembre 2022

I numeri del rifiuto

**QUANTI SONO,
COME SI TRASPORTANO**

Dal Sistri al Rentri

**COSTI E OPERATIVITÀ
A CONFRONTO**

Ecomondo 2022

**UNA PANORAMICA
SUGLI ALLESTIMENTI**

**QUANDO E COME CAMBIERÀ
IL SISTEMA DI TRACCIAMENTO DEI TRASPORTI**

RIFIUTO NON MISCAPI

NUMERO MONOGRAFICO



L'Actros Edition 3

ENJOY MORE.

Per chi si merita di più. Più design. Più comfort. Più Actros L. Scopri un'esperienza di guida ed emozioni allo stato puro con l'Edition 3. Maggiori informazioni all'indirizzo: [mercedes-benz-trucks.com](https://www.mercedes-benz-trucks.com) #GetMore

**Ti aspettiamo ad Ecomondo
dall'8 all'11 novembre**

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





Mensile di informazione politica e tecnica. Pubblicazione dell'Associazione professionale di categoria Organo del Gruppo Federttrasporti - gruppofederttrasporti.it

382

Anno XLI - novembre 2022

Direttore responsabile

Daniele Di Ubaldo (d.diubaldo@uominietrasporti.it)

Vice direttore

Patrizia Amaducci (p.amaducci@uominietrasporti.it)

Comitato editoriale

Lucia Bergonzoni, Mario Cortelazzi, Paolo Morea, Fabrizio Ossani, Claudio Villa

Redazione

Genaro Speranza (g.speranza@uominietrasporti.it)

Collaboratori

Massimiliano Barberis, Elisa Bianchi, Umberto Cutolo, Anna De Rosa, Luca Regazzi (l.regazzi@uominietrasporti.it)

Foto

Alfonso Santolero

Editore

Federservice Soc. Coop.

Direzione, redazione, amministrazione

Via G. Di Vittorio, 21/b1 - 40013 Castel Maggiore - BO
Tel. 0517093831 | Fax 0517093861
redazione@uominietrasporti.it

Pubblicità

Matteo Carretti (m.carretti@uominietrasporti.it)
Tel. 0517093831 | inserzioni@uominietrasporti.it

Grafica

Lorenzo De Angelis - Bologna - Ldart.it

Stampa

Casma Tipolito Srl - Via B. Provaglia, 3 - Bologna

Gli articoli firmati possono non rispecchiare la linea del giornale, il quale tuttavia, come contributo all'informazione, ritiene utile pubblicare anche le opinioni da cui dissente. È vietata la riproduzione anche parziale senza l'autorizzazione dell'editore.

Autorizzazione

del Tribunale di Bologna n. 4993 del 15-6-1982

Spedizione

MENSILE - Tariffa R.O.C. - Poste Italiane s.p.a.
Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27.02.2004 n° 46) art. 1, comma 1 - CN/BO. In caso di mancato recapito inviare al CMP di Bologna per la restituzione al mittente previo pagamento resi.

ABBONAMENTO ANNUALE (10 NUMERI)

Italia euro 30,00 | Estero euro 70,00

On-line euro 20,00

abbonamenti@uominietrasporti.it

Costo copia 3,50€ | Copie arretrate 5,50€

Versamenti su c/c postale n. 68011568

intestato a: Federservice Soc. Coop.

Via G. Di Vittorio, 21/b1

40013 Castel Maggiore - Bologna

Chiuso in redazione il 27.10.2022

Ai sensi dell'art. 13, Regolamento UE 2016/679 ("GDPR"), Vi informiamo che i dati personali degli abbonati sono trattati, in ossequio ai principi di cui all'art. 5, GDPR, al fine dell'invio delle pubblicazioni edite da Federservice Soc. Coop. I dati personali trattati dal Titolare non saranno diffusi, ovvero non ne verrà data conoscenza a soggetti indeterminati, in nessuna possibile forma, inclusa quella della loro messa a disposizione o semplice consultazione. Vi ricordiamo che, in qualsiasi momento, potete esercitare tutti i diritti di cui agli artt. da 15 a 21, GDPR. Titolare del trattamento è: Federservice Soc. Coop.



Associato all'Unione Stampa Periodica Italiana USPI



EDITORIALE



di Daniele di Ubaldo

LE ACCISE E IL GUSTO DI SALVINI PER L'ATTUALITÀ

Non confidate troppo in Matteo Salvini. Non perché difetti di capacità, quanto per la sua indole caratteriale. Quella del nuovo ministro delle Infrastrutture si nutre infatti di riflettori ed è in grado di percepire con anticipo i temi che l'attualità tenderà ad amplificare e, di conseguenza, a cavalcarli. Per forza di cose, però, gli argomenti che, un po' come carta moschicida, assorbono l'aria che tira, hanno due caratteristiche di fondo: devono essere estremamente facili, perché devono poter essere compresi da una platea il più ampia possibile; devono (o, meglio, possono) durare lo spazio di un mattino, nel senso che se l'attualità domani si tinge di *nuance* e profumi diversi rispetto a ieri, bisogna saper virare in fretta. Scordandosi il passato con estrema *nonchalance*.

Due tratti opposti all'autotrasporto, che per un verso è un settore in ombra, sottotraccia, poco incline a conquistare la scena dell'attualità, se non per episodi più o meno tragici rispetto ai quali è meglio prendere le distanze. Per un altro, perché è un comparto complesso, tecnico, governato da logiche tutte proprie. E per di più afflitto da sempre dagli stessi problemi, a cui se ne aggiunge qualcuno di nuovo soltanto per «importazione». La carenza di autisti, per esempio, è sì un'emergenza di questi anni e in parte figlia del settore, ma è anche la conseguenza di un calo demografico della società. Perché, detto banalmente, se in Italia avessimo un tasso di natalità elevato e un'immigrazione copiosa di certo sarebbe più facile reperire mani a cui far girare un volante. Tutto ciò viene confermato dalle prime dichiarazioni del Salvini neo-ministro, concentrate a ribadire un progetto infrastrutturale che funziona un po' come una bandiera, da agitare nei bar in un modo o in quello esattamente opposto: l'immarcescibile ponte sullo Stretto. Non sto sostenendo che sia o meno da fare, riscontro però che il nuovo capo del ministero di piazza di Porta Pia lo ha consegnato alle cronache, corroborandolo di popolarità allargata per avergli attribuito la potenzialità di creare 120 mila posti di lavoro. Sulla base di quali stime non si sa. E d'altra parte quando navighi sull'onda, ciò che conta è rimanere in superficie, scivolandoci sopra come fa un surfista con la tavola. Ugualmente esemplare dell'evaporazione rapida dell'attualità è stata pure la polemica sul ministero del Mare, creato e integrato a quello del Sud. Salvini non ha gradito la mossa perché potrebbe restringere il perimetro d'azione del suo dicastero, in particolare rispetto alle politiche migratorie, controllate anche tramite la guardia costiera. E in questo modo è sembrato contrario alla stessa nascita di questo nuovo gabinetto. Eppure, scorrendo il programma elettorale della Lega (a pagina 96) si legge esattamente il contrario. Perché, sulla base del fatto che «l'Italia è al centro del Mediterraneo» e che ciò malgrado «la maggior parte dei 30 milioni di container» in arrivo ogni anno dal Canale di Suez «passa davanti alle nostre coste ma non si ferma», si propone di «ridefinire i compiti del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e creare un ministero del Mare e della Logistica». Proposta concreta e anche molto fondata sulla carta, che però rischia di sciogliersi come neve al sole perché entrata in rotta di collisione con un interesse contingente e preminente. Ma forse è normale così: anche un programma politico, costruito in vista delle elezioni, resta funzionale fintantoché non si aprono le urne. Poi, può essere messo da parte o sostituito con altro. Ma se così non fosse, visto che sempre nello stesso programma si sostiene (a pagina 101) che la riduzione delle accise sono uno strumento di «importanza fondamentale per garantire all'autotrasporto livelli minimi di competitività», mi permetto di consigliare al nuovo ministro una misura urgente e che diventerà di attualità il prossimo 18 novembre, quando scadrà l'ennesima proroga del taglio delle accise. Il problema, come tutti sanno, è che questa misura funziona «a pioggia», interessando chi viaggia per diletto come chi lo fa per lavoro. E anche rispetto alle aziende di autotrasporto tratta allo stesso modo quelle con veicoli vecchi di trenta anni e quelle con un parco di ultimissima generazione. Il 18 novembre potrebbe essere l'occasione per rimettere a posto questa ingiustizia, contraria al buon senso e alle ragioni dell'ambiente e che soprattutto non garantisce «livelli minimi di competitività» a chi ha investito tanto in tecnologia e sostenibilità e deve soffrire la concorrenza di troppi inquinatori seriali. Ribastare la condizione precedente, in cui chi disponeva di veicoli euro 5 e 6 pagava le accise meno degli altri, era già un ottimo punto di partenza. Ma faccia lei, ministro: sono convinto che riuscirà a trovare una quadratura apprezzabile, una volta tanto, anche da tante oscure imprese di autotrasporto.





8



12



26



38



44



52



62

DOPO LAVORO PRODOTTO PROFESSIONE SOMMARIO

- 3 EDITORIALE** Le accise e il gusto di Salvini per l'attualità
- 6 NUMERI PER CAPIRE** Il trasporto dei rifiuti sotto la lente
- 8 RIFIUTI DA TRACCIARE** Il sistema che ha sostituito il Sistri. Renti: il via nel 2024
- 12 RIFIUTI DA TRACCIARE** Gli oneri del Renti. Qualche decina di euro l'anno
- 14 RIFIUTI DA TRACCIARE** Occorrono mezzi specializzati. I rifiuti: una giungla di veicoli
- 18 RIFIUTI DA TRACCIARE** I flussi con l'estero. Anche i rifiuti hanno un import-export
- 20 RIFIUTI DA TRACCIARE** Ecco dove nasce l'esigenza di tracciare i rifiuti. Monnezza connection
- 24 RIFIUTI DA TRACCIARE** Modalità operative per adottare un'economia circolare: se ne parla l'8 novembre a Ecomondo. Quando il cerchio non ammette rifiuti
- 26 RIFIUTI DA TRACCIARE** Parla Daniele Gizzi, presidente dell'Albo gestori ambientali. «La sperimentazione? Già 380 mila operazioni»
- 30 I TRASPORTATORI** La sperimentazione e la preparazione del decreto al tavolo con le associazioni. Resta il nodo della «Modalità sincrona»
- 38 I TRASPORTATORI** Il contenuto del decreto interministeriale che introduce il Renti. Il decreto è pronto? Forse
- 40 I TRASPORTATORI** I soggetti obbligati a iscriversi al nuovo sistema di tracciamento dei rifiuti. 40 mila trasportatori in attesa
- 42 I TRASPORTATORI** La lezione (degli errori) del passato. Il Sistri, una storia durata dieci anni. Di sprechi
- 44 I TRASPORTATORI** Parla Carlo Coppola, presidente della sezione Trasporto rifiuti di Anita. «Il test sta funzionando»
- 46 LA TECNOLOGIA** Le associazioni di softwarehouse che partecipano alla sperimentazione. Ci vuole gradualità e formazione
- 48 LA TECNOLOGIA** Cascami economici del cambiamento. Quando Renti fa rima con business
- 50 LA TECNOLOGIA** Il tracciamento dei rifiuti nei principali Paesi europei. Anche all'estero il digitale si muove
- 52 LA TECNOLOGIA** Il rapporto autotrasporto-tecnologia. Con l'incubo del clic-day
- 54 LA TECNOLOGIA** Parlano gli esperti di sistemi digitali complessi. Come evitare che il sistema vada in crash
- 56 I VEICOLI** Una panoramica sul mercato dell'allestimento. Movimenti di rifiuto
- 62 I VEICOLI** I segreti di una tipologia fortunata di semirimorchio. Il piano è mobile, il rifiuto pure

NON DI SOLO TRASPORTO

- 64** Me l'ha detto un camionista: Trattoria Tre Stelle
- 65** Voci on the road. 10 domande a...Domenico Lizzi

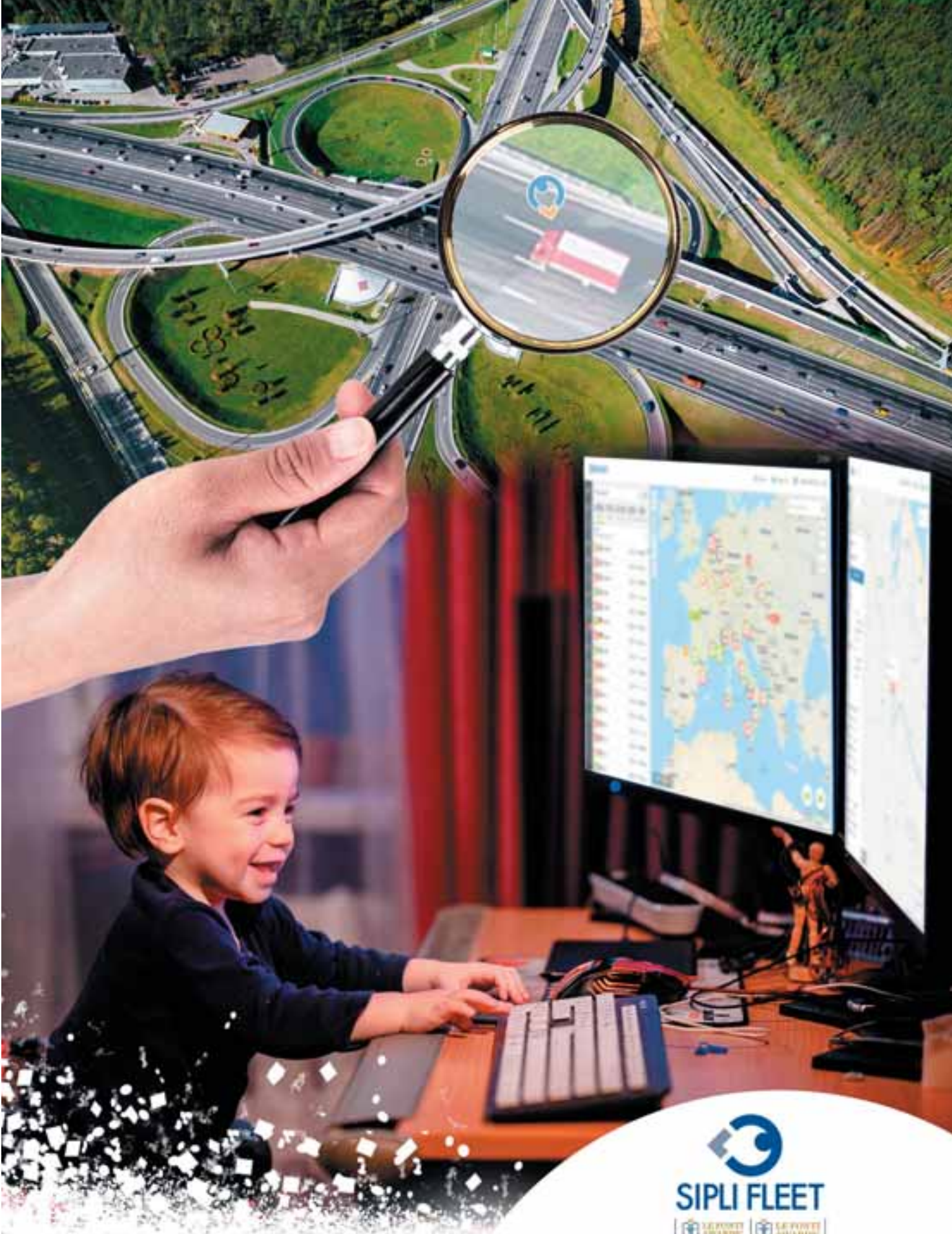
ALL'INTERNO

- 33** L'Agenda del mese. Novità normative
- 66** Un mese in pillole. Ottobre 2022



Online. La rivista è presente anche sul web attraverso il sito www.uominietrasporti.it. Ogni giorno vengono pubblicate notizie e approfondimenti, accompagnate da podcast e video, fornendo ai lettori un'informazione puntuale e immediata su quanto accade nel settore. Seguici anche sui **Social**.





E' talmente semplice ed intuitiva
che possono usarla davvero tutti!

Da oltre 20 anni aiutiamo le aziende a migliorare
l'efficienza nella gestione delle flotte.

Your Fleet In a Click!



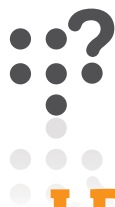
081 19007307



INFO@SIPLIFLEET.COM



WWW.SIPLIFLEET.IT



I RIFIUTI SPECIALI

154 milioni

sono le tonnellate di rifiuti speciali prodotti in Italia nel 2019, con un incremento del 7,3% rispetto al 2018. L'incremento è dovuto quasi completamente ai rifiuti non pericolosi (+7,78%) che non a quelli pericolosi (+1,9%).

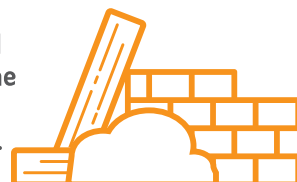
(Ispra, Rapporto rifiuti speciali 2021)



70 milioni

sono le tonnellate di rifiuti speciali prodotti in Italia nel settore delle costruzioni, che produce pertanto il 45,5% del totale dei rifiuti speciali.

(Ispra, Rapporto rifiuti speciali 2021)



10.839

sono gli impianti di recupero (4.619) o di smaltimento (6220) dei rifiuti speciali in funzione in Italia.

(Ispra, Rapporto rifiuti speciali 2021)



305

è il numero di discariche che smaltiscono rifiuti speciali inerti (142), non pericolosi (153) e pericolosi (10).

(Ispra, Rapporto rifiuti speciali 2021)

I RIFIUTI URBANI



30 milioni

sono le tonnellate di rifiuti urbani prodotti in Italia nel 2019, con una riduzione dello 0,45% rispetto al 2018.

(Ispra, Rapporto rifiuti speciali 2021)

5,8 milioni

sono le tonnellate di rifiuti urbani smaltite in discarica nel 2020 nei 131 impianti disponibili.

(Ispra, Rapporto rifiuti speciali 2021)

63 %

è la percentuale della raccolta differenziata di rifiuti urbani raggiunta in Italia nel 2020. La provincia di Treviso si conferma al primo posto con l'87,8%.

(Ispra, Rapporto rifiuti speciali 2021)



I TRASPORTATORI

135.459

sono le imprese che trasportano rifiuti propri pericolosi e non pericolosi (Categoria 2-bis).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2022)



20.000

sono i viaggi quotidiani per il trasporto di rifiuti.

(Albo nazionale gestori ambientali, 2022)



162.800

sono le imprese che trasportano i rifiuti iscritte all'Albo al 31 dicembre 2021.

(Albo nazionale gestori ambientali, 2022)

I VEICOLI

706.992

è il totale dei veicoli addetti al trasporto di rifiuti registrati presso l'Albo nazionale dei gestori ambientali al 15 maggio 2022.

(Albo nazionale gestori ambientali, 2022)



351.461

sono i veicoli addetti al trasporto di rifiuti per imprese professionali al 15 maggio 2022 (Categorie 1, 4, 5, 6, 8, 9, 10).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2022)



500

sono i piani mobili venduti ogni anno da dedicare al trasporto di rifiuti. Il loro successo commerciale, incrementato negli anni, è dovuto alla flessibilità di utilizzo.

342.158

sono i veicoli addetti al trasporto di rifiuti di imprese che effettuano il trasporto in conto proprio al 15 maggio 2022 (Categorie 1, 4, 5, 6, 8, 9, 10).

(Albo nazionale gestori ambientali, 2022)





RENTRI: IL VIA NEL 2024

In ritardo di due anni, soprattutto per la sperimentazione e il coinvolgimento degli operatori, che il Sistri aveva ignorato. Il cardine del nuovo sistema è l'interoperabilità che permetterà di accedere alla piattaforma con i software aziendali. Ma c'è ancora qualche problema da risolvere

di **Umberto Cutolo**

Dalle ceneri del Sistri è sorto il Rentri. Un parto assistito – questa volta – per evitare i disastri del precedente sistema. Talmente assistito che, nel dicembre 2019, al momento della cancellazione del Sistri e della sua sostituzione con il nuovo sistema di tracciamento elettronico dei rifiuti, il decreto legge 135/18 (detto «Semplificazioni») ne ha rinviato perfino la scelta della denominazione per non associarlo a quello del nefasto predecessore e per coinvolgere tutti nella formulazione del nuovo nome e solo nel 2020, con il decreto legislativo 116, denominato «Registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti». In sigla, Rentri.

IL CRONOPROGRAMMA

Una cautela probabilmente giustificata con l'esperienza del passato, ma che ha finito per ritardare la partenza del nuovo sistema. I tempi previsti dal cronoprogramma, infatti, prevedevano una fase

di sperimentazione, che doveva partire il 1° giugno 2021 e si sarebbe dovuta concludere entro l'ottobre del 2021, per far partire operativamente il nuovo sistema all'inizio del 2022. Il nuovo calendario prevede, invece, che il decreto interministeriale di attuazione venga pubblicato in Gazzetta ufficiale entro il 31 dicembre di quest'anno: da quel momento scatteranno altri 18 mesi per gli adempimenti, e dunque solo a metà 2024 ci si potrà cominciare a iscrivere al Registro.

Questo cronoprogramma finora è stato rispettato: il decreto ministeriale è partito il 29 settembre per Bruxelles, per il via libera dell'Unione che ha proprio due mesi di tempo per pronunciarsi; parallelamente la bozza del provvedimento è stata inviata al Consiglio di Stato che, però, ha solo 45 giorni per dire la sua. Tutto ciò fa ritenere che la data del 31 dicembre 2022 sarà rispettata. Anche perché il progetto rientra negli obiettivi strategici del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) ed è condizione per ottenere i finanziamenti europei.

Il ritardo, tuttavia, è dovuto (e permane) principalmente alla fase di sperimentazione e di consultazione con le associazioni delle categorie attive nel settore e che quindi quel sistema avrebbero dovuto usare, passaggio che il Sistri aveva completamente saltato, causando così difficoltà e disservizi.

DIVERSO DAL SISTRI

Di diverso dal Sistri ha anche tanti altri aspetti: quello principale è che anziché essere affidato a una società esterna, è gestito direttamente dal ministero dell'Ambiente, attraverso l'Albo dei gestori ambientali che ne ha affidato lo sviluppo a Ecocerved, una società consortile delle Camere di Commercio che si occupa

Il registro di carico e scarico l'hanno sperimentato in 10.000 e va bene, ma è come il registro delle fatture che si possono inserire dopo. Quello che è importante, però, sono i formulari che stanno ancora creando molte difficoltà»

Maurizio Quintaiè, FAI

di sistemi informatici per l'ambiente. L'altro, non meno importante è la semplicità della procedura prescelta. Anziché il satellitare a bordo e il controllo in tempo reale attraverso GPS, si tratta (almeno per ora) soltanto di digitalizzare il MUD (Modello unico di documentazione ambientale), il FIR (Formulario di individuazione rifiuti), il registro di carico e scarico e tutta la documentazione cartacea che attualmente accompagna ogni trasporto di rifiuti e che continuerà a rimanere obbligatoria per i trasportatori non obbligati all'iscrizione al Rentri. Perché il tracciamento digitale del trasporto dei rifiuti è una misura voluta dall'Unione europea proprio per consentire la graduale scomparsa della documentazione cartacea, ma anche favorire i controlli da parte delle Forze dell'ordine per combattere il racket dei rifiuti.

Il nuovo sistema è diviso in due sezioni: «Anagrafica degli iscritti», che raccoglie anche le autorizzazioni ambientali, e «Tracciabilità», che contiene i dati annotati nei registri e nei formulari. Accedere in queste due sezioni sarà possibile grazie a quello che è il cardine del Rentri:





Efficiente e unico nel suo genere

L'S.KO COOL SMART EXECUTIVE è il prodotto di punta tra i semirimorchi furgonati con l'esclusivo gruppo frigo S.CU. Raffreddare in modo più conveniente con l'incredibile sistema di isolamento. I nostri servizi e il sistema telematico TrailerConnect® sono inclusi. Valorizzazione continua, manutenzione economica e rivendita convincente. www.cargobull.it

SCHMITZ
CARGOBULL 
The Trailer Company.



Sintesi comparata

DIFFERENZE TRA RENTRI E SISTRI

CARATTERI DEL RENTRI	CARATTERI DEL SISTRI
TEST	
È stato sottoposto a una lunga e attenta sperimentazione	Saltava le fasi di sperimentazione e consultazione delle categorie coinvolte
GESTIONE	
È affidata al ministero dell'Ambiente, tramite l'Albo gestori ambientali, mentre allo sviluppo ha provveduto Ecocerved, società informatica delle Camere di Commercio	Rimetteva la gestione a una società esterna, che a sua volta si preoccupava dello sviluppo del sistema informatico
TRACCIAMENTO	
Avviene tramite digitalizzazione di MUD, Formulare di individuazione rifiuti, registro di carico e scarico e documentazione cartacea che oggi accompagna ogni trasporto di rifiuti	Si basava su un satellitare a bordo e sul controllo in tempo reale tramite GPS
SOFTWARE/HARDWARE	
È basata sull'interoperabilità tra i software aziendali, cioè sul loro adeguamento alle procedure digitali della piattaforma del Rentri, così da evitare l'installazione di altri applicativi esterni	Richiedeva l'installazione di un nuovo hardware sui veicoli sotto forma di black box (trasponder) e di un software tramite chiavetta Usb
ACCESSO	
Avviene tramite SPID	Era verificato tramite autenticazione a due fattori e firma elettronica
COSTI	
In base a quanto dichiarato dal ministero saranno «sensibilmente inferiori». In pratica qualche decina di euro all'anno	Obbligava a un oneroso contributo annuale, rafforzato da pesanti sanzioni per i trasgressori

l'interoperabilità tra i software aziendali, cioè l'adeguamento di questi ultimi da parte delle software house che li hanno prodotti alle procedure digitali della piattaforma centrale del Rentri, in modo che gli operatori non debbano dotarsi di altri applicativi esterni al sistema che hanno già in casa, ma possano entrare nel sistema direttamente con il proprio programma informatico.

LA SPERIMENTAZIONE

È proprio sull'interoperabilità che è partita, a luglio del 2021, la sperimentazione in base a un protocollo accettato dalle

associazioni di categoria per verificare, sia pure su un prototipo, la funzionalità delle procedure. Due le filiere interessate alla verifica. Quella delle batterie usate e quella del petrolio. La prima sembrerebbe non creare eccessivi problemi, sulla seconda ci sarebbe qualche difficoltà. In particolare, va verificata l'interoperabilità sui FIR, introdotta a fine 2021 e ancora da mettere meglio a punto. «Il registro di carico e scarico», conferma **Maurizio Quintaiè**, della FAI, «l'hanno sperimentato in 10.000 e va bene, ma è come il registro delle fatture che si possono inserire dopo. Quello che è importante,

però, sono i formulari che stanno ancora creando molte difficoltà».

Quando si parla di sistemi telematici complessi rivolti a una platea ampia, del resto, i problemi sono dietro l'angolo. L'accesso al Rentri dovrà avvenire esclusivamente con autenticazione digitale, come lo SPID, la carta d'identità elettronica e così via. Ma inizialmente la piattaforma utilizzava un provider che non prevedeva l'utilizzo dell'identità per la persona giuridica. Ora il problema è risolto e, comunque, durante la sperimentazione è possibile accedere anche con lo SPID per persone fisiche. ■



Ford ProTM

Massimizza la tua produttività.

Nasce Ford ProTM, il nuovo brand globale Ford dedicato ai veicoli commerciali e alle flotte, che offre prodotti innovativi e connessi, soluzioni di ricarica, software di gestione e manutenzione intelligente. Con Ford ProTM hai tutto il supporto che serve per far crescere da subito il tuo business e massimizzare la tua produttività.





QUALCHE DECINA DI EURO L'ANNO

Il Sistri fu caro. Molto caro. E per di più esponeva a pesanti sanzioni. Con il Rentri si prospettano oneri decisamente inferiori per gli operatori. Un'impresa con oltre 50 dipendenti pagherà per ogni unità 110 euro per il primo anno e 60 dal secondo in poi; una di medie dimensioni 60 il primo anno e 30 dal secondo; una piccola 25 il primo anno e 10 dal secondo

È tale e tanta la paura che il Sistri ha lasciato negli autotrasportatori italiani che la prima domanda che oggi spunta sulle loro labbra è quanto costa il Rentri? Domanda legittima per una categoria che ha sborsato la bellezza di 600 milioni per non avere nulla. La risposta è nel Decreto interministeriale di attuazione inviato a Bruxelles per l'ok comunitario, in fondo al quale c'è una tabellina che quantifica i diritti di segreteria e i contributi annuali per le tre categorie di imprese: quelle con

più di 50 dipendenti, quelle tra 10 e 49 e quelle fino a 9 dipendenti. Per tutte c'è un diritto di segreteria di 10 euro (per ogni unità locale) da sborsare al momento dell'iscrizione. Il contributo annuale è di 100, 50 o 15 euro per il primo anno, a seconda delle dimensioni dell'impresa, e di 60, 30, 10 euro per gli anni successivi al primo. In pratica un'impresa con oltre 50 dipendenti pagherà – sempre per ogni unità locale – 110 euro per il primo anno e 60 dal secondo in poi; una di medie dimensioni ne

pagherà 60 il primo anno e 30 dal secondo in poi; una di dimensioni piccole ne pagherà 25 il primo anno e 10 dal secondo in poi. Poco, molto poco e in misura incomparabilmente minore rispetto al Sistri che obbligava all'acquisto di una Black Box da 150 euro e di una chiavetta da 70, un contributo annuo dai 60 (sotto le 3 mila tonnellate non pericolosi) ai 500 euro (oltre le 200.000 tonnellate pericolosi) e, soprattutto un contributo di 150 euro a veicolo. ■

QUANTO COSTERÀ IL RENTRI

dipendenti	diritti di segreteria	contributo primo anno	contributo anni successivi
più di 50	10,00	100,00	60,00
da 10 a 49	10,00	50,00	30,00
9 o meno	10,00	15,00	10,00

Il contributo va pagato entro il 30 aprile di ogni anno



Risparmia fino al 15% di carburante e riduci la tua CO₂

Scopri Webfleet, la soluzione n.1 in Europa per la gestione della flotta.

Vuoi ridurre i tuoi costi di gestione e migliorare l'efficienza dei consumi? Con Webfleet puoi risparmiare sul consumo di carburante della tua flotta di trasporto senza perdere di vista la sicurezza e la produttività.

Let's drive business. Further.

The screenshot displays the Webfleet dashboard interface. At the top left is the 'webfleet' logo. The dashboard features three main data cards: 'AVERAGE FUEL CONSUMPTION' (34.0 l/100km), 'GREEN SPEED IN %' (82%), and 'WASTED FUEL IN %' (a bar chart showing monthly trends from April 2019 to March 2020). The background of the dashboard shows a man in a plaid shirt working on a truck's engine. A white line with circular nodes is overlaid on the image, connecting the data points to the background scene.

Month	Wasted Fuel (%)
Apr 19	6.3
May 19	6.0
Jun 19	7.0
Jul 19	6.8
Aug 19	7.5
Sep 19	7.0
Oct 19	6.8
Nov 19	6.3
Dec 19	6.0
Jan 20	5.9
Feb 20	5.7
Mar 20	6.0



In Italia si producono ogni anno 184 milioni di tonnellate di rifiuti. 68 sono residui dell'edilizia e impiegano mezzi d'opera, 30 sono rifiuti urbani e vogliono veicoli a basse emissioni. I pericolosi usano cisterne, coibentati, specializzati. E per gli altri si va dal pick-up all'autotreno

I RIFIUTI: UNA GIUNGLA DI VEICOLI



Non è semplice muoversi nella montagna di rifiuti prodotti da un Paese come l'Italia. Non è facile neppure sapere quanti sono (in peso) dal momento che esiste una netta separazione tra due tipologie: quelli Urbani e quelli Speciali. A entrambi l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra) dedica un rapporto annuale e, dunque, per rispondere alla domanda generale bisogna sommare le due cifre del 2019: 30 milioni di tonnellate per i primi e 154 per i secondi, per un totale di 184 milioni di tonnellate di rifiuti. Il dato del 2020 è disponibile solo per gli urbani, scesi a 29 milioni di tonnellate, ma è comunque poco significativo a causa della pandemia.

IL PESO DEL MONTE BIANCO

Per trasportare questa montagna di rifiuti – che qualcuno ha paragonato, calcolandone il peso, al Monte Bianco – c'è bisogno di mezzi diversi, soprattutto per le tratte stradali: mentre su ferrovia viaggiano prevalentemente le eco-balle dirette verso altri Paesi, ma anche verso altre Regioni italiane, che a caro prezzo (per noi) le distruggono producendo energia (per loro), su strada si può dire che ogni genere di rifiuto ha il suo tipo di trasporto. E allora i rifiuti urbani richiedono i compattatori, i costipatori, le vasche, i portabidoni – che sono tutti quei mezzi che vediamo circolare in città ogni mattina all'alba per svuotare i cassonetti – quelli speciali hanno bisogno di cisterne (se sono liquidi), di mezzi d'opera (se la-

30 milioni di ton

È il quantitativo complessivo di rifiuti urbani movimentati ogni anno in Italia. Di questi, 5,8 milioni vanno a finire in discarica

(vorano in cantiere), anche di bisarche, se trasportano carcasse d'auto (ogni anno vengono rottamati 1 milione e 300 mila veicoli) e poi coibentati per i rifiuti più pericolosi, autotreni, autoarticolati e autosnodati per le lunghe distanze e casso-

I RIFIUTI ANNO PER ANNO (in ton)

	2017	2018	2019
Rifiuti speciali non pericolosi	129.226.731	133.434.547	143.819.677
Rifiuti speciali pericolosi	9.669.476	10.045.155	10.154.647
Rifiuti speciali	138.896.207	143.479.702	153.974.324
Rifiuti urbani	29.572.175	30.158.280	30.023.033
TOTALE RIFIUTI	168.468.382	173.637.982	183.997.357



L'ELETTRIFICAZIONE CAMBIA TUTTO MA NON LE NOSTRE PROMESSE.

Un trasporto elettrificato efficiente fin dal primo giorno richiede ben più della scelta del veicolo. Prima delle caratteristiche tecniche del mezzo occorre analizzare le missioni di trasporto. Le tue esigenze di carico e di produttività. La domanda dei tuoi clienti in termini di sostenibilità ed efficienza. I requisiti di performance della tua flotta.

L'analisi di tutti questi fattori è il primo tassello di un processo di valutazione in cui Scania è tuo consulente dedicato. Così da avere alla fine del viaggio la risposta alla domanda di sostenibilità economica e ambientale. Dovrai solo preoccuparti a chi consegnare le chiavi del tuo primo veicolo elettrico. E del secondo. E del terzo.

SCANIA 100% ELETTRICO

Fino a 450 kW, 624 kWh installati e fino a 350 km di autonomia

SCANIA HYBRID PLUG-IN

Fino a 230 kW, 90 kWh installati e fino a 60 km di autonomia

Trattore e autotelaio fino a 44 ton
Applicazioni regionali e urbane



IMPIANTI PER I RIFIUTI SPECIALI (2019)

Recupero materia	4.619
Stoccaggio	1.756
Autodemolizione	1.462
Recupero presso produttori	1.303
Trattamento biologico	710
Discarica	305
Coincenerimento	304
Compostaggio e anaerobica	173
Rottamazione	94
Incenerimento	81
Frantumazione	32

TOTALE

10.839

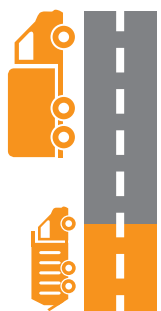


10,5 milioni di ton

È il quantitativo complessivo di rifiuti speciali pericolosi movimentati ogni anno in Italia

riduzione del 7,4% sul 2019 (da 6 milioni e 200 mila tonnellate a 5 milioni e 800 mila), un decremento significativo anche perché la flessione dovuta alla pandemia si attestata su un milione di tonnellate.

Ancor più significativo, in questo senso, l'aumento – anche se marginale – del compostaggio domestico, in lenta ma costante crescita e arrivato a 6.592.398 tonnellate (6.387.270 nel 2019). Un ulteriore segnale della crescita della sensibilità ambientale, che trova riscontro nel dato di crescita della raccolta differenziata, arrivata nel 2020 al 63,0% (con 18 milioni di tonnellate), dal 58,2 del 2018, passando per il 61,3 del 2019. Una sensibilità che sta modificando il parco veicoli delle amministrazioni comunali e sta spingendo costruttori e allestitori a produrre compattatori, costipatori, scarabili al più basso impatto ambientale possibile. Lo scorso giugno all'azienda municipalizzata di Taranto è stato consegnato il primo compattatore elettrico per la raccolta rifiuti a emissioni zero. La strada è segnata. ■



+17,8%

È l'incremento fatto registrare dal 2019 dal trasporto rifiuti sul totale delle t/km movimentate in Italia

nati, furgoni, pickup, perché – verrebbe da dire – ogni rifiuto è diverso dall'altro e ognuno vuole il suo trasporto per raggiungere la destinazione: nel caso dei rifiuti speciali, uno dei 10.839 impianti di gestione (stoccaggio, recupero di materia, inceneritori, rottamatori, compostaggio, trattamento biologico, discarica più o meno abusiva).

Secondo l'Albo gestori ambientali ogni giorno 700 mila veicoli effettuano 20 mila viaggi. Se dividiamo quei 184 milioni di tonnellate annue per 365 giorni e poi per il numero di viaggi, il carico medio è di 25 tonnellate a veicolo. Con una polarizzazione tra la microraccolta che spesso sfugge ai controlli e, quindi, alle statistiche (facendo perciò salire il peso del carico medio) e quella dei rifiuti da costruzione e demolizione, la tipologia identificabile che registra il maggiore

peso complessivo trasportato con 68 milioni di tonnellate su 144 del totale dei rifiuti non pericolosi. Un trasporto, insomma, spartito tra pick-up (o furgoni) e mezzi d'opera. Con questi ultimi che guadagnano spazio, dal momento che l'incremento dei rifiuti speciali registrato sul 2018 (10 milioni e mezzo di tonnellate in più) è da ascrivere quasi esclusivamente ai rifiuti da costruzione e demolizione (9 milioni e mezzo di tonnellate in più). Le 10 mila tonnellate di rifiuti speciali pericolosi, invece, richiedono, evidentemente, veicoli più specializzati, come i coibentati, le cisterne, i mezzi ADR e, in alcuni casi, quelli a temperatura programmata. Anche loro sono in crescita, leggera ma costante: poco più di 9 milioni e mezzo di tonnellate nel 2017, 10 milioni nel 2018, poco più di 10 milioni nel 2019. Va, comunque, precisato che si tratta di dati sui quali l'Ispra ogni anno effettua un maquillage statistico, per avvicinarsi a una realtà mutevole e sfuggente, riuscendo tuttavia a rappresentarla abbastanza fedelmente.

I RIFIUTI URBANI

Quanto ai rifiuti urbani, le 30 milioni di tonnellate prodotte in Italia nel 2019 sono in linea con i due anni precedenti, ma con un leggero aumento nel peso pro capite che passa da 488 chilogrammi a 503 e una leggera diminuzione dei rifiuti smaltiti, da 114 a 105 chilogrammi per capite. Ma nel 2020, diminuisce lo smaltimento in discarica, con una



144 milioni di ton

È il quantitativo complessivo dei rifiuti non pericolosi movimentati in Italia ogni anno. Di questi la fetta maggiore va nei rifiuti da costruzione e demolizione

NEW GENERATION DAF

XD



Il Numero Uno nella Distribuzione



XD

DAF vince per il secondo anno consecutivo il premio International Truck of the Year! Il DAF XD di nuova generazione definisce standard senza precedenti in termini di sicurezza, efficienza e comfort di guida del conducente.

Visita startthefuture.com e scopri cosa rende il nuovo DAF XD perfetto per guidare, lavorare e riposare.



ANCHE I RIFIUTI HANNO UN IMPORT-EXPORT

Importiamo più di quanto esportiamo. Ma il grosso dell'import sono materiali ferrosi di provenienza tedesca diretti in Lombardia e Friuli. Ma se si restringe l'analisi ai soli rifiuti urbani il rapporto si ribalta con il 71% di export e solo il 29% di import

Dal momento che la bilancia commerciale dei rifiuti si legge al contrario, l'import-export in questo settore è a nostro vantaggio. Nel senso che sono più i rifiuti che importiamo (poco più di 7 milioni di tonnellate) di quelli che esportiamo (quasi 4 milioni): grosso modo, due terzi sono in entrata e un terzo in uscita. Il grosso delle importazioni di rifiuti speciali sono i materiali ferrosi provenienti dalla Germania che finiscono nelle industrie metallurgiche di Lombardia e Friuli per essere recuperati.

Il rapporto, però, si capovolge se esaminiamo i soli rifiuti urbani, per i quali l'esportazione (580 mila tonnellate nel 2020) è pari al 71% del totale dell'import-export, lasciando solo il 29% (236.863 tonnellate) all'importazione. È l'indice delle difficoltà che le grandi aree metropolitane incontrano nello smaltire rifiuti nel nostro Paese, soprattutto al Sud (la sola Campania manda all'estero 253 mila tonnellate di scarti, quasi la metà dell'export totale). Una difficoltà che si riflette sulle modalità di trasporto dei rifiuti: più è lontana la destinazione, più si ricorre alla ferrovia, più è vi-

cina - o addirittura transfrontaliera - più si ricorre al camion. Non è un caso che i principali Paesi da cui riceviamo rifiuti (speciali e urbani) sono quelli confinanti, mentre l'export vede apparire nelle prime posizioni di classifica paesi più lontani come Ungheria, Spagna e Portogallo. ■

EXPORT SPECIALI: I PRINCIPALI PAESI (in ton)

Germania	820.524
Austria	442.572
Francia	295.425
Ungheria	290.364
Slovenia	228.964

IMPORT SPECIALI: I PRINCIPALI PAESI (in ton)

Germania	1.954.106
Francia	1.075.708
Svizzera	1.029.008
Austria	743.699
Ungheria	551.220

EXPORT URBANI: I PRINCIPALI PAESI (in ton)

Austria	120.466
Spagna	58.969
Portogallo	57.086
Germania	290.364
Ungheria	228.964

IMPORT URBANI: I PRINCIPALI PAESI (in ton)

Svizzera	76.573
Francia	63.678
Germania	37.695
Austria	12.157
Slovenia	10.996

L'IMPORT-EXPORT DEI RIFIUTI SPECIALI (in ton)

	2018	2019
EXPORT		
Pericolosi	1.240.531	1.195.680
Non pericolosi	2.234.752	2.746.734
TOTALE EXPORT	3.475.283	3.942.414
IMPORT		
Pericolosi	114.106	105.550
Non pericolosi	7.190.170	6.968.060
TOTALE IMPORT	7.304.276	7.073.610

L'IMPORT-EXPORT DEI RIFIUTI URBANI (in ton)

	2019	2020
EXPORT		
Pericolosi	936	3.755
Non pericolosi	513.590	577.509
TOTALE EXPORT	514.526	581.264
IMPORT		
Pericolosi	3.413	2.235
Non pericolosi	191.442	234.628
TOTALE IMPORT	194.855	236.863



IVECO

Guida la strada del cambiamento

IVECO

Lo stesso Daily di sempre. **Semplicemente elettrico.**

eDAILY. JUST ELECTRIC

Stessa robustezza, potenza e capacità di carico, ma a emissioni zero.
Nessuna restrizione, sia in termini di spostamenti che di scelta:
l'intera offerta prodotto disponibile anche in versione puramente elettrica.



MONNEZZA CONNECTION

Fatti e misfatti di un business criminale che in Italia muove ogni anno un giro d'affari di miliardi di euro. È il traffico illegale di rifiuti, fenomeno in crescita da anni e che rappresenta una minaccia per l'ambiente, la salute e l'economia

di **Gennaro Speranza**



40%

È l'incremento percentuale dei costi di smaltimento dei rifiuti creato nel biennio 2018-2020 da diverse concause, tra cui la mancanza o la saturazione degli impianti. Ovvio, che più cresce il costo di smaltimento, più aumenta la domanda per i traffici illegali

C'è un settore in Italia che non conosce crisi, neanche di fronte a una pandemia globale. Non ci riferiamo alla moda, né all'industria del calcio, né tantomeno all'e-commerce, bensì all'«ecomafia», termine-ombrello sotto al quale si racchiudono tutte le azioni criminali condotte da entità organizzate che minacciano l'ambiente tramite delitti colposi (es. incendi, smaltimento abusivo di rifiuti, abbandono di materiali ad alta radioattività, ecc.) e rappresentano un pericolo anche per la salute e per le economie locali. I numeri contenuti nel rapporto Ecomafia 2021, realizzato da Legambiente, sono eloquenti: in Italia, nel solo anno

2020, sono stati commessi 34.867 reati ambientali accertati, con 33.620 persone denunciate, 329 arresti e 11.427 sequestri. Questo business criminale vale da solo 20 miliardi di euro annui, praticamente poco più di un punto percentuale del Pil.

L'ECOMAFIA DEI RIFIUTI

Una delle fette più grosse di reati riguarda il traffico illecito dei rifiuti. Basti pensare che quasi un quarto dei crimini ambientali (per l'esattezza il 23,8%) afferisce proprio a quest'ambito, con 228 arresti registrati nel 2020 (quasi il 70% del totale delle misure cautelari legate agli eco-reati). Ma cosa rende così appetibile questo settore per le organizzazioni criminali? Proviamo a rispondere, ancora una volta, con i numeri. Stando ai più recenti dati disponibili, di fonte Ispra e relativi al 2020, ogni anno in Italia si producono 176 milioni di tonnellate di rifiuti. Per farsene un'idea, è l'equivalente di tre volte il peso della Grande Muraglia cinese, l'oggetto artificiale più pesante della Terra. Numero che conferma la rilevanza strategica di un loro adeguato trattamento, non solo in termini ambientali ma anche economici. Parliamo infatti di un flusso immenso e continuo che, per essere smaltito, ha un impatto rilevante sui bilanci delle aziende. A maggior ragione se si considera che nel biennio 2018-2020, come rileva uno studio di REF Ricerche, c'è stato un aumento medio del 40% dei costi di smaltimento per via di un intreccio di concause: troppo pochi impianti, troppo saturi e, talvolta, inadatti alle esigenze delle attività produttive, intoppi burocratici e lungaggini amministrative, risorse economiche insufficienti. Ecco allora che sempre più spesso accade che alcune aziende, per

liberarsi di questa ingombrante muraglia di «monnezza», cominciano ad affidarsi a network criminali, ben disposti a occuparsi di smaltire illegalmente gli scarti, incendiandoli, esportandoli clandestinamente o sversandoli nell'ambiente a danno di falde acquifere, fiumi o coltivazioni agricole. Un business, insomma, tanto redditizio quanto dannoso.

«LA MONNEZZA È ORO»

Ma come si svolgono, nel concreto, questi «eco-crimini»? Qui la letteratura prodotta dalla Guardia di Finanza è sconfinata. Le pagine dei quotidiani sono piene di bollettini che ricostruiscono i metodi attraverso cui avvengono i traffici illeciti di rifiuti. Citiamo come esempio l'ultimo caso in ordine temporale, quello balzato agli onori della cronaca il 14 ottobre scorso, quando le Fiamme Gialle di Messina hanno eseguito 10 arresti ed emanato 15 misure interdittive del divieto temporaneo a esercitare attività imprenditoriale nei



20 mld di euro

È il valore complessivo del fatturato illegale generato dalle ecomafie nel nostro Paese (Legambiente)



LA TUA CABINA È UNICA, COME TE.

Rangoni & Affini presenta MYLANE, la linea di personalizzazione tailor made dedicata ai truck Scania che renderà unica ed esclusiva la tua cabina. Vieni in concessionaria, scegli la versione MYLANE che preferisci, Avenue Street o Road e rendi ogni tuo viaggio un'esperienza straordinaria.

AVENUE
MYLANE



 **Rangoni & Affini**

CON CESSIONARIE: VERONA - BRESCIA - MANTOVA
Tel. 34 9.59 19 097 - myway@rangonieaffini.it

SCOPRI MYWAY
<https://myway.rangonieaffini.it> - www.mylane.it

MYWAY
BY RANGONI & AFFINI



Rifiuti interrati e bruciati

LE GRAVI CONSEGUENZE PER LA SALUTE

Lo smaltimento incontrollato dei rifiuti determina una serie di impatti negativi sulle componenti ambientali e sulla salute pubblica, dal momento che gli incendi inquinano l'aria e gli interramenti di rifiuti, speciali e non, intaccano i terreni e le falde acquifere, rendendole inutilizzabili per l'uso potabile. Senza considerare che

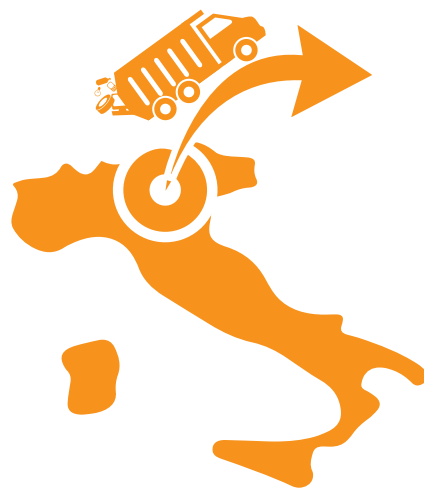
tutte le forme di inquinamento, sia del sottosuolo che dell'aria o dell'acqua, possono comportare alterazioni più o meno significative delle singole forme di vita animale o vegetale presenti nelle aree interessate o anche degli equilibri di vita di complessi ecosistemi naturali.

confronti di altrettanti titolari di ditte e rappresentanti di società operanti nel settore dell'edilizia. L'indagine ha fatto emergere un traffico e una gestione abusiva di ingenti quantitativi di rifiuti speciali. L'organizzazione si occupava di tutte le fasi: dalla raccolta al trasporto, fino allo sversamento e smaltimento illecito dei rifiuti. Questi ultimi erano arrivati a occupare un'area di oltre 38mila metri quadrati. Nell'area, situata presso Gravitelli, a Messina, finiva di tutto: dagli scarti delle ristrutturazioni edili alle plastiche, dai tubi alle ruote di auto. Oltre 5 milioni di tonnellate per un corrispondente guadagno illecito di circa 220 mila euro. Le intercettazioni hanno svelato come gli indagati agissero indisturbati utilizzando l'area come discarica abusiva. Un comportamento che ha addirittura modificato la morfologia del territorio.

ROGHI DI RIFIUTI E DISCARICHE ABUSIVE

Le cronache riportano costantemente anche di fatti che riguardano gli incendi di rifiuti. In questo caso la dinamica

è abbastanza semplice: uno dei tanti capannoni svuotati da imprese fallite viene acquistato da imprenditori o da società fittizie che lo trasformano a tutti gli effetti in una discarica abusiva. Le aziende con i magazzini pieni di rifiuti impossibili da smaltire trovano finalmente così un «fornitore» adeguato alle loro necessità. Il gioco è fatto: i secondi hanno risparmiato e i primi hanno acquisito un tesoro. Il fuoco fa il resto, bruciando le prove e ripulendo le coscienze. A questo proposito, citiamo l'inchiesta del capannone bruciato nel 2018 a Corteolona, nel pavese, che ebbe ampia eco mediatica. Dietro quell'«incidente» si nascondeva un'importante rete di traffico illecito di rifiuti. E quando il capannone era diventato pieno fino all'orlo, ecco che arrivava la segnalazione in codice, come confermato dalle intercettazioni telefoniche: «La torta è pronta, ho sparso il liquore in diversi punti, soprattutto al centro. Domani puoi andare a ritirarla». Facile capire cosa sia la torta e cosa il liquore. ■



34.867

Sono i reati ambientali accertati in Italia nel 2020. Un quarto di questi (il 23,8%) afferisce al traffico illecito di rifiuti (Legambiente)

FORD TRUCKS. 100% ELETTRICO.

In anteprima nazionale ad Ecomondo.

Vieni a scoprire la nostra visione del percorso verso
la Generazione del Futuro del Trasporto.



TI ASPETTIAMO AD ECOMONDO!

Ingresso Ovest | Padiglione C5 | Stand 187

www.fordtrucks.it



Sharing the load



Fiera di Rimini, Sala Abete,
Padiglione A6, ore 10.30-12.30

IL CERCHIO DEL CONTINUO RITORNO

Economia circolare: casi pratici
e vantaggi per il trasporto

Interverranno:

Elvira Raimondo
Gruppo Todisco

Giuseppe Conti
SAIB

Fabrizio Fabbri
Fortom Chimica



Il rifiuto è ciò che resta da smaltire dopo che aver usato o consumato un prodotto, realizzato tramite il ricorso a una materia prima estratta appositamente. Un pallet da buttare, per esempio, è stato costruito da una falegnameria usando legno ricavato dall'abbattimento di alberi. La nostra economia funziona così da secoli. E nel corso del tempo, aumentando la popolazione, ha prodotto sempre di più per moltiplicare le esigenze di consumo. Ma alla lunga ha dovuto fare i conti con due problemi: per un verso, quello di gestire un quantitativo sempre maggiore e diversificato di rifiuti, per un altro, quello di veder esaurire le materie prime. Alcune di quelle residue, peraltro, oggi sono spesso reperibili soltanto in territori circoscritti, da cui si rifornisce buona parte del pianeta. Ragion per cui se tale flusso di fornitura a monte rallenta, la produzione a valle sforna manufatti con il contagocce. In proposito non servono esempi: chi negli ultimi due anni ha avuto bisogno di un camion o di un rimorchio nuovo e lo ha ordinato, sa che per vederselo consegnare ha dovuto attendere anche un anno e mezzo.

Questi problemi non si possono risolvere con facilità, perché fare del tutto a meno delle materie prime altrui è praticamente impossibile. L'unica alternativa è di minimizzarli modificando modalità e logiche della produzione, abbandonando cioè quella lineare, che dalla materia prima scorre diritta per creare prodotti da buttare dopo l'uso, e sposarne un'altra che trae la stessa materia dalla rigenerazione di quanto usato. Insomma, se invece di disfarsi dei pallet o di altri rifiuti di legno li recuperassimo e li lavorassimo, potremmo

fungere da materia prima per costruire mobili di ogni tipo.

CASO PRATICO: I PANNELLI TRUCIOLARI DI SAIB

Su tale principio si basa lo schema produttivo adottato da SAIB, azienda piacentina leader nella produzione di pannelli truciolari. Ogni anno – come ci spiega l'amministratore della società, **Giuseppe Conti** – «ne realizziamo più di tre milioni processando 490 mila tonnellate di rifiuti legnosi, dai quali separiamo – e quindi recuperiamo – tutto ciò che non è legno (plastiche, ferro, ecc)». E questa montagna di pannelli alimenta poi le linee produttive di aziende del calibro di Febal, Veneta Cucine, Aran, Lube, Mondo Convenienza, Ikea e tante altre, divenendo l'anima di cucine e camere. Pensate che senza i pannelli di SAIB – ha calcolato Conti – «sarebbe stato necessario abbattere circa 250 mila alberi per realizzare gli stessi prodotti».

LE RICADUTE POSITIVE SUL TRASPORTO

I vantaggi di questo modello di economia circolare non finiscono qui, ma investono anche il trasporto. È sufficiente seguire le tipologie di servizi che a SAIB forniscono due cooperative emiliano-marchigiane per rendersene conto. Da quanto ci hanno riferito **Eugenio Zaninoni** e **Roberto Perugini**, presidente del Coap di Piacenza e direttore del Carp di Pesaro, il flusso di movimentazione è non soltanto circolare, ma anche cadenzato su un moto tendenzialmente perpetuo. Nel senso che inizia con la presa in carico dei pannelli presso la SAIB per poi consegnarli ai suoi clienti.

I quali, dopo averli scaricati, ricaricano gli stessi semirimorchi delle due cooperative con gli scarti delle loro lavorazioni. Esattamente quelli che poi vengono ritrasferiti a SAIB per alimentare la produzione di nuovi pannelli e, nello stesso momento, prenderne altri da portare nuovamente ai mobilifici. E così di seguito in un cerchio senza fine.

Il beneficio di questo modo di operare è evidente: rimuovere alla radice – o minimizzarlo in modo importante – uno dei principali buchi neri in cui si disperde il margine di ogni autotrasportatore, vale a dire il viaggio di ritorno a vuoto.

Attenzione, però. Per ottenere tutto ciò bisogna soddisfare almeno due condizioni.

APPORTI NECESSARI: COLLABORAZIONE E TECNOLOGIA

La prima riguarda le relazioni strette tra attori della filiera: è chiaro cioè che chi scarica il pannello deve essere pianificato e organizzato con opportuni spazi per caricare gli scarti nello stesso momento. E lo stesso vale per il processo inverso. Detta altrimenti, l'economia circolare pretende che tutte le parti coinvolte assicurino piena collaborazione. Il che significa non soltanto soddisfare le proprie esigenze, ma anche sostenere quelle altrui, in cambio dei benefici prodotti dal flusso. In pratica è come se, in alcuni momenti, ci si mettesse al servizio di chi viene dopo sul cerchio economico, avendo la consapevolezza che chi c'era prima ha fatto altrettanto. Soltanto così il meccanismo funziona e procede in senso inverso agli standard consueti. Perché un flusso logistico in cui gli attori

QUANDO IL CERCHIO NON AMMETTE RIFIUTI

La materia prima, dopo opportuno trattamento, diventa un prodotto. E il prodotto, dopo un utilizzo più o meno prolungato, diventa rifiuto. Sempre e comunque. A meno di non adottare un modello economico che sostituisce la materia prima rigenerando gli stessi prodotti e ridando nuova vita a potenziali scarti. Un modello virtuoso per l'ambiente e vantaggioso per il trasporto, che nella circolarità operativa trova quasi sempre un viaggio per il ritorno

UN MOTO PERENNE CON RITORNO INCLUSO



sono concentrati soltanto al proprio interno e soprassedono rispetto alle proprie carenze, va a scapito di chi è posto nell'anello successivo della filiera e genera - per esempio - tempi di attesa biblici. Situazione sconosciuta, a meno di problemi contingenti, a chi opera in un'economia circolare.

La seconda condizione è di natura tecnologica e riguarda il ricorso da parte dei diversi attori a strumenti in grado di migliorare lo scambio di dati e informazioni interne al perimetro logistico e di ottimizzare il flusso circolare. Proviamo a spiegarlo con un esempio, riferito dagli stessi trasportatori coinvolti. In genere, per caricare merce sfusa, come gli scarti legnosi, si utilizzano semirimorchi muniti di piano mobile, perché il suo scorrimento velocizza le operazioni di carico e scarico. Soltanto che, fino a qualche anno fa, questo tipo di semirimorchio si caricava dalle sole porte posteriori rendendo impossibile (o comunque oneroso) il carico dei pannelli. A tale scopo è stato necessario investire in nuovi semi-

rimorchi che coniugassero piano mobile e porte laterali. Un'implementazione elementare rispetto a quelle realizzate dalla SAIB che, come sottolinea il suo amministratore, negli ultimi cinque anni è riuscita a incrementare la propria capacità produttiva, «investendo oltre 60 milioni di euro nel processo di recupero e valorizzazione dei rifiuti legnosi», vale a dire dotandosi di una «nuova linea di pressatura in continuo per la produzione di pannello grezzo, ampliando l'area di pulizia, macinazione e vagliatura del truciol, realizzando un nuovo essiccatoio, dotandosi di tre elettrofiltri per l'abbattimento selettivo delle emissioni di processo e, non da ultimo, di nuovi sistemi di trasporto e di linee automatizzate per la riduzione della movimentazione manuale del materiale». In pratica dietro questi investimenti, funzionali a produrre di più e a inquinare meno, c'è anche un contenimento dello spostamento interno dei materiali, presupposto indispensabile per alimentare il flusso circolare costante delle merci in entrata e in uscita.

UN CONVEGNO A ECOMONDO

Dettagli e modalità operative per attuare un percorso di economia circolare saranno presi in considerazione nel corso di una tavola rotonda organizzata da Federtrasporti all'interno di Ecomondo, la fiera per la transizione ecologica "in onda" a Rimini dall'8 all'11 novembre.

Qui saranno analizzati, oltre a quello della SAIB, altre due casi: quello basato sul recupero dei solventi realizzato dalla Fortom Chimica, azienda vicentina che gestisce rifiuti industriali per trarne nuovi prodotti e che si avvale a livello logistico dei servizi del Gam di Mantova; quello relativo al trattamento e alla potabilizzazione delle acque messi a punto dalla Società Chimica Bussi, realtà del pescarese in orbita al gruppo Todisco e coadiuvata a livello logistico dalla Cipaa di Popoli, che fornisce più vite al bene liquido per eccellenza usando clorito di sodio ottenuto per elettrolisi e autoproducendo la stessa energia necessaria al processo. ■



«LA SPERIMENTAZIONE GIÀ 380 MILA OPERAZIONI»

Alcune criticità ci sono ancora, ma - a differenza del Sistri - si sta lavorando con le associazioni per risolverle. Il decreto attuativo - che è stato inviato a Bruxelles - sarà pubblicato in Gazzetta entro l'anno, perché fa parte del PNRR. Poi ci sono 18 mesi per cominciare a essere operativi

di **Umberto Cutolo**

Anche se non è più giovanissimo e i suoi capelli sono più grigi che neri, è indiscutibilmente un protagonista della nuova generazione nel campo della gestione dei rifiuti ambientali, quella che di fronte ha i capisaldi dell'economia circolare e sotto le mani - come i tasti bianchi e neri di un pianoforte - le più moderne tecnologie da applicare alle necessità del sistema per farne uscire un'armonia che piaccia a tutti. **Daniele Gizzi** ha, in più, un sano pragmatismo, un inesauribile dinamismo e una - insolita per questi tempi - schiettezza che gli fa dire pane al pane e vino al vino. Una serie di doti che lo hanno portato un anno fa alla presidenza dell'Albo nazionale dei gestori ambientali, dopo la prematura scomparsa di Eugenio Onori, per 25 anni amata e stimata guida dell'organismo.

Il testimone raccolto da Gizzi non poteva essere più impegnativo. La sua presidenza arriva a metà della sperimentazione del Rentri, il nuovo sistema di tracciamento dei rifiuti che ha

sostituito il famigerato Sistri, il costoso e sgangherato sistema cancellato dal governo nel 2019. Una sperimentazione alla quale proprio lui ha impresso un ritmo accelerato a colpi di webinar, FAQ, tutorial, per raggiungere i tre obiettivi della sperimentazione, che elenca sulla punta delle dita: «Uno: verificare la fase di accreditamento e iscrizione delle imprese e delle associazioni o enti da loro delegati per operare nel Rentri. Due: gestire la digitalizzazione dei dati dei registri di carico e scarico rifiuti. Tre: gestire digitalmente l'invio dei dati dei Formulari di identificazione dei rifiuti (FIR) che oggi viaggiano in quadruplica copia cartacea: produttore, trasportatore, destinatario e poi ancora produttore».

E cosa ha fatto l'Albo, finora, in questa fase di sperimentazione, per raggiungere tali obiettivi?

Da subito - dal 2020 - ha siglato protocolli d'intesa con 22 delle principali associazioni imprenditoriali del paese che rappresentano l'85% del PIL, per-



ché i soggetti che saranno obbligati a iscriversi al Rentri, saranno circa un milione e mezzo. Il ministero e l'Albo si sono impegnati a fare formazione a



IL SISTRI COME IL RENTRI? I TRE «NO» DI GIZZI

- 1.** Il Sistri è comparso in Gazzetta Ufficiale da un giorno all'altro. Il Rentri è frutto di lungo confronto e sperimentazione.
- 2.** Il Sistri vendeva hardware (chiavette a 70 euro l'una) e black box (a 150 euro l'una) per geolocalizzare in tempo reale i veicoli. Il Rentri non vende e non geocalizza, ma fornisce in caso di controllo i percorsi di geolocalizzazione.
- 3.** Il Sistri nasceva come strumento di lotta alle ecomafie in Campania, poi esteso a tutta Italia. Quindi era uno strumento di controllo. Il Rentri si limita a raccogliere dati.

ZIONE?

ACCESSIBILE ANCHE AI PICCOLI

Stiamo facendo in modo che le aziende micro, piccole e medie, che non gestiscono enormi volumi di rifiuti e che producono uno o due formulari al giorno potranno comunque operare direttamente nel Rentri, magari attraverso un'apposita app

tutte le imprese che – incoraggiate dalle loro Confederazioni – accettano di partecipare alla sperimentazione. Poi siamo partiti con i webinar: dallo scorso febbraio ne abbiamo organizzati già una dozzina, non solo con le associazioni che avevano firmato il protocollo, ma anche con i consorzi di filiera. Quindi, siamo partiti con quattro tutorial sul canale YouTube dell'Albo. Infine, abbiamo cominciato a pubblicare le FAQ con

le risposte ai quesiti posti dalle 3 mila persone che hanno partecipato ai webinar.

E qual è stato il risultato di tutte queste iniziative?

Il risultato è che finora sul portale Rentri si sono accreditati più di 1.600 utenti che fanno capo a 700 soggetti accreditati. Queste persone hanno aperto posizioni per 1.078 unità locali e 1.200 posizioni di registro di carico e scarico. Vuol dire che hanno realizzato in maniera soddisfacente circa 380.000 movimentazioni di registri di carico e scarico, in gran parte, devo presumere, contemporanee

a operazioni realmente avvenute. E di queste 380 mila operazioni, 354 mila sono movimentazione con interoperabilità.

Interoperabilità?

E con quale procedura?

Ministero e Albo hanno sottoscritto un protocollo d'intesa anche con le tre principali associazioni di software house, perché aggancino al Rentri i propri sistemi informatici. Questa è una novità molto importante, perché la maggior parte delle aziende potranno continuare a usare il proprio software gestionale, senza essere costrette ad acquistarne uno ad hoc. >>>

I TRE OBIETTIVI DELLA SPERIMENTAZIONE

1. Verificare la fase di accreditamento e iscrizione delle imprese e delle associazioni o enti da loro delegati per operare nel Rentri.

2. Gestire la digitalizzazione dei dati dei registri di carico e scarico rifiuti.

3. Gestire digitalmente l'invio dei dati dei Formulari di identificazione dei rifiuti (FIR) che oggi viaggiano in quadruplica copia cartacea: produttore, trasportatore, destinatario e poi ancora produttore.





Non solo, ma poiché una pubblica amministrazione deve essere inclusiva, stiamo sviluppando il prototipo del Rentri in modo che le aziende che non si vorranno dotare di gestionali dovranno poter comunque operare direttamente nel Rentri. Penso a tutte le micro, piccole e medie imprese che non gestiscono enormi volumi di rifiuti. A una grande azienda che produce centinaia di formulari al giorno, evidentemente il gestionale conviene, ma chi di formulari ne fa solo uno o due al giorno, in questo modo potrà tranquillamente operare magari attraverso un'apposita app.

Però le criticità ci sono ancora. Per esempio, la «modalità sincrona» chiesta dalle forze dell'ordine. Di che si tratta, esattamente, e ce n'è proprio bisogno?

Intanto precisiamo che la questione riguarda solo i rifiuti pericolosi. Le forze dell'ordine vogliono la sincronicità dei FIR, cioè che i formulari vengano trasmessi al Rentri prima della partenza del carico, per poter controllare in tempo reale tutti i trasporti che si muovono in Italia. Noi abbiamo spiegato in più riunioni – come Albo e come ministero – che i trasporti di rifiuti sono 20 mila ogni giorno, che è impossibile verificarli tutti e che comunque il controllo possono averlo sull'impianto di destinazione, perché è lì che si chiude il cerchio. Anche le associazioni ritengono, per come oggi è strutturato il Rentri, impossibile gestirlo anche su uno smartphone, perché il produttore emette il FIR e lo inserisce nel suo computer, dopodiché arriva il trasportatore che deve completare il suo pezzo di FIR.

E come fa a compilarlo sul camion, se non ha un PC, se non ha una app da telefonino? E poi siamo sicuri che il 100% dei trasportatori italiani sia digitalizzato?

Però questa storia della «modalità sincrona» ha fatto dire a qualcuno che allora il Rentri non è molto diverso dal Sistri.

Ogni tanto qualcuno se ne esce con questa similitudine che mi fa venire la pelle d'oca e mi fa cadere le braccia. Intanto tutto quello che stiamo dicendo – sperimentazione, criticità, eccetera – è il risultato di due anni di interazione con le imprese, proprio per sistemare le cose che non funzionano. Non ci dimentichiamo che il Sistri ce lo siamo trovati in Gazzetta Ufficiale da un giorno all'altro. Poi il Sistri vendeva hardware, centinaia di migliaia di chiavette che costavano 70 euro l'una e centinaia di migliaia di black box, da 150 euro l'una, che dovevano essere installate sotto i mezzi per geolocalizzare in tempo reale i 20 mila mezzi che si muovono oggi in Italia. E non c'erano alternative sul mercato. Terza differenza: il Sistri nasceva come strumento di lotta alle ecomafie in Campania, poi qualcuno ha pensato di estenderlo a tutta Italia. Insomma, era uno strumento di controllo. Il Rentri non nasce per controllare, ma per raccogliere dati che è cosa ben diversa. Infatti, non è prevista la geolocalizzazione in tempo reale dei mezzi, ma la fornitura, in caso di controlli, dei percorsi di geolocalizzazione. Io la vedo come una rivoluzione culturale e le rivoluzioni culturali incontrano sempre mille resistenze, ma alla fine sono convinto

che ci saranno vantaggi per tutti.

Alla fine, appunto. Ma il Rentri quando diventerà operativo?

Entro il 31 dicembre il decreto ministeriale dovrà essere pubblicato sulla Gazzetta ufficiale. Dico «dovrà» perché il Rentri e la tracciabilità dei rifiuti fanno parte della strategia nazionale dell'economia circolare, approvata a luglio dal ministro Cingolani con un apposito decreto che a sua volta fa parte del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). L'altro giorno l'Unione europea ci ha erogato 21 miliardi perché abbiamo rispettato 45 obiettivi del primo semestre. Due di questi erano strategia nazionale ed economia circolare - piano nazionale di gestione dei rifiuti. Entrambi fanno riferimento al Rentri e alla tracciabilità. Quindi, se vogliamo ricevere la prossima tranche da Bruxelles, dobbiamo pubblicare in Gazzetta anche il decreto sul Rentri entro la fine dell'anno. Dalla data di pubblicazione del Decreto, poi, abbiamo 18 mesi per avviare una prima operatività, solo per alcune categorie di rifiuti. Perché il decreto legislativo del 2020 che ha dato il via al Rentri, prevede una gradualità nella sua entrata in azione. Il primo via, insomma, possiamo fissarlo per la metà del 2024, il resto seguirà un po' alla volta. ■

TEMPO È DENARO

L'Europa ci ha erogato 21 miliardi perché abbiamo rispettato 45 obiettivi del PNRR del primo semestre. Due erano strategia nazionale ed economia circolare - piano nazionale di gestione dei rifiuti. Entrambi fanno riferimento a Rentri e tracciabilità. Quindi, se vogliamo ricevere la prossima tranche da Bruxelles, dobbiamo pubblicare in Gazzetta il decreto sul Rentri entro fine anno

PIÙ FLESSIBILITÀ PER IL TUO VEICOLO



Funge da piattaforma globale per diverse famiglie di prodotti: EBS, ABS con controllo di stabilità e ABS convenzionali per rimorchi



Progettato come sistema multi-voltaggio per coprire applicazioni a 12 e 24 volt



Permette di configurare fino a 8S/4M per autotreni e veicolo speciali

EB+4.0

non solo una nuova generazione

Un nuovo sistema di controllo della frenatura del rimorchio che integra il controllo del freno di stazionamento nella gestione elettronica, offre ai clienti un nuovo approccio modulare alle specifiche e un software applicativo personalizzabile.



www.haldex.com



Innovative Vehicle Solution



RESTA IL NODO DELLA «MODALITÀ SINCRONA»

Le rappresentanze chiedono procedure più semplici, anche per non penalizzare le imprese più piccole, ma il nodo è quello dell'invio dei formulari prima della partenza: indispensabile per le forze dell'ordine, impossibile per gli operatori. Ma il decreto doveva partire per l'ok di Bruxelles, pena l'esclusione dai fondi del PNRR. Sul nodo principale si deciderà dopo

di Umberto Cutolo

Questa volta non è stato commesso l'errore di scavalcare gli operatori. Il Sistri ha insegnato qualcosa e il Rentri è nato con la sperimentazione nella culla e le associazioni di categoria chiamate intorno a dondolarla. Il primo atto dell'Albo dei gestori ambientali (insieme con la direzione generale per l'Economia circolare del ministero dell'Ambiente) è stato quello di sottoscrivere un protocollo d'intesa con un gruppo di associazioni di rappresentanza per acquisire, attraverso di loro, la disponibilità di 210 imprese (un terzo delle quali produttori di rifiuti) a partecipare ai test del nuovo sistema.

PARTENZA LENTA

Sono partiti, formalmente, il 1° giugno 2021, quando l'Albo ha aperto il sito www.rentri.it e ha lanciato il prototipo (prototipo.rentri.it) sul quale le aziende, coinvolte attraverso le associazioni, si dovevano iscrivere (alla sezione Anagrafica) per partecipare alla sperimentazione (alla sezione Tracciabilità). Ma non tutto è filato liscio, a cominciare dalla riluttanza delle aziende a prestarsi alla prova. A settembre 2021 - tre mesi dopo il via - solo il 30% del campione si era iscritto, facendo saltare la previsione originaria di concludere la fase sperimentale entro il

30 novembre 2021. Parallelamente le associazioni sedevano al tavolo di confronto per predisporre il decreto interministeriale di attuazione del nuovo sistema di tracciamento digitale, che, seguendo questa procedura, non poteva che essere tarato sulla sperimentazione in corso e risentirne dei tempi. Tant'è che solo ad aprile 2022 è potuta partire una consultazione su una prima bozza del decreto che è stata inviata alle associazioni coinvolte per ottenerne le osservazioni entro la fine di maggio.

IL MANIFESTO DELLE ASSOCIAZIONI

Osservazioni che sono state inviate separatamente e sotto forma di un manifesto, sottoscritto da Confindustria (affiancata dalla sezione Ambiente e dai trasportatori di Anita), dalla Confederazione nazionale dell'artigianato (CNA), da Confartigianato, da Confcommercio con Conftrasporto, da Confapi, da Confcooperative, da Confesercenti e, in più, da Utilitalia e AssoAmbiente, in pratica tutte associazioni aderenti all'Albo gestori ambientali. Il documento, piuttosto critico, sottolineava «l'impossibilità, ad oggi, di valutare complessivamente la fattibilità e l'efficacia del sistema nel suo complesso»,

mancando «le necessarie verifiche di fattibilità al sistema di tracciabilità» e concludeva che «il sistema, così come definito secondo alcune previsioni del DM, non appare ancora aver raggiunto gli auspicati principi di semplicità e immediatezza, essenziali per la costruzione di questo strumento che si propone correttamente di promuovere la digitalizzazione delle imprese, di ogni dimensione». Con un riferimento («di ogni dimensione») al problema delle piccole imprese esplicitato più avanti: «La sperimentazione si è concentrata prevalentemente sui soggetti già dotati di sistemi informatici per la gestione dei rifiuti, realizzando pertanto una sperimentazione più da parte

Il decreto è partito per Bruxelles il 30 settembre per ottenere il placet e riaverlo poi indietro dopo 90 giorni, così da riuscire a pubblicarlo sulla Gazzetta ufficiale entro il 31 dicembre, data oltre la quale l'Unione europea non riconoscerebbe più il finanziamento previsto dal PNRR



La sperimentazione si è concentrata sui soggetti già dotati di sistemi informatici per la gestione dei rifiuti, realizzando pertanto una sperimentazione più da parte delle software house che dei loro clienti

delle software house che dei loro clienti» e un altro «gli auspicati principi di semplicità e immediatezza» spiegato con il fatto che «si intendono digitalizzare nuovi, più articolati e complessi registri e formulari, con campi poco chiari – come, per esempio, quello riguardante la responsabilità relativa alla trasmissione del dato – e contenuti talvolta inediti o comunque che sembrano non avere riscontro nella normativa sia nazionale, che europea».

I NODI PRINCIPALI

Ma i nodi più difficili da sciogliere indicati nel manifesto sono «l'invio dei dati del formulario prima dell'avvio della movimentazione» (la cosiddetta «modalità sincrona») e i «nuovi format di registri e formulari che, rappresentando un'innovazione significativa che dovrà essere gestita dalle imprese, necessiteranno di tempi di entrata in vigore distinti da quelli del Rentri».

Poi c'è stata l'estate, durante la quale il ministero ha modificato il decreto sulla base delle indicazioni provenienti dagli stakeholders per poi farsi vivo soltanto il 23 settembre, convocando alle 12:30 una riunione con le associazioni per le 14:30. Un'urgenza resa necessaria dal fatto che bisognava far partire al più presto – entro il 30 del mese – il decreto per Bruxelles per ottenerne il placet, riaverlo indietro dopo i 90 giorni canonici e pubblicarlo sulla Gazzetta ufficiale entro il 31 dicembre, data oltre la quale l'Unione europea non

riconoscerebbe più il finanziamento previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). Con stupore le associazioni si sono, però, accorte che la «modalità sincrona» era rimasta nel decreto: la richiedevano le forze dell'ordine come condizione necessaria per effettuare i controlli. La replica delle associazioni – per bocca soprattutto del rappresentante di Confindustria – è stata imperniata sull'impossibilità pratica di intervenire sui FIR, i Formulari di individuazione dei rifiuti, in caso di modifica in corsa del percorso, di cambio di autista, di incidenti, di contrattempi vari. Un braccio di ferro concluso con un no contest: per ora il decreto è partito per Bruxelles senza la «modalità sincrona». È troppo importante stare nei tempi del PNRR. Intanto, il gruppo di lavoro non interrompe il confronto in vista di eventuali modifiche in corso d'opera. Della «modalità sincrona» – e non solo di quella – si riparerà. ■



movimenti d'insieme



Quando vide la luce, il **20 novembre 1971**, il mondo era diverso. L'intermediazione dilagava drenando margini agli autotrasportatori e il loro rapporto con la committenza era sempre perdente. **Federtrasporti** seppe far leva sulle economie di scala, su una comunicazione con cui accrescere cultura e

immagine del settore, su investimenti mirati a occupare altri anelli della filiera e altre modalità di trasporto, su metodi formativi in grado di dimezzare l'incidentalità e di centralizzare le persone. **Seppe trovare un metodo antico come il mondo e da 50 anni vincente: stare insieme per contare di più.**

www.grupprofedertrasporti.it




ECOMONDO
THE GREEN TECHNOLOGY EXPO

saremo presenti a ECOMONDO
8-11 novembre 2022
Rimini EXPO CENTER
Pad. A7 stand 007

- Derghe sui tempi di guida e di riposo
 - Sicurezza lavoro e bando ISI 2021
 - Decontribuzione per dipendenti
 - Riduzione dei pedaggi per il 2021
 - Decreto Aiuti Ter e accise sui carburanti
- mezzi 2,5-3,5 ton: esenzioni per esame idoneità
 - Gli eccezionali restano in deroga
 - Telepedaggio e distacco: UE bacchetta l'Italia



DEROGHE SUI TEMPI DI GUIDA E DI RIPOSO

Ministero dell'Interno. Circolare n.300 del 22.09.2022

Con questa circolare, il ministero dell'Interno fornisce chiarimenti interpretativi sulla deroga in materia di tempi di guida e di riposo (come prevista dall'art 12 comma 3 del Reg CE 561/2006, introdotto dal Reg EU 1054/2020).

Nello specifico, tale norma ha introdotto la facoltà di derogare al limite di guida giornaliero e settimanale per consentire il raggiungimento della sede dell'attività lavorativa o del proprio luogo di residenza. Per effetto della deroga i conducenti, in caso di circostanze eccezionali,

possono superare di 2 ore il periodo di guida giornaliero e settimanale per raggiungere i luoghi consentiti – sede dell'attività lavorativa o luogo di residenza – al fine di effettuare un periodo di riposo settimanale regolare.

Pertanto, i conducenti possono concludere il riposo giornaliero o settimanale al massimo nell'arco di 26 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale.



SICUREZZA LAVORO E BANDO ISI 2021

INL. Tabella temporale del 3.10.2022

L'INAIL il 3 ottobre scorso, ha pubblicato sul proprio sito la tabella temporale relativa al bando ISI 2021 per il finanziamento delle imprese che adottano interventi finalizzati al miglioramento dei livelli di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro. Dal 27 ottobre al 14 novembre 2022,

è attiva la procedura di registrazione sul portale e il 16 novembre 2022 dalle ore 11:00 alle ore 11:20 per quelle aziende che abbiano ottenuto l'ammissibilità e il relativo codice identificativo, segna la data di invio delle domande attraverso lo sportello informatico.



DECONTRIBUZIONE PER DIPENDENTI

INPS. Messaggio n. 3499 del 26.09.2022

Con questo messaggio, l'INPS, in attuazione del DL 115/2022, fornisce indicazioni per le modalità di fruizione della riduzione della quota contributiva a carico dei lavoratori che, dallo 0,8%, è stata innalzata a 2%, per i periodi di paga dal 1 luglio 2022 al 31 dicembre 2022.

Si tratta degli esoneri dello 0,8% sui contributi

previdenziali per invalidità, vecchiaia e superstiti a carico del lavoratore dipendente in merito ai quali la legge di Bilancio 2022 ha previsto tale riduzione, in via eccezionale, per i periodi di paga dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022.



RIDUZIONE DEI PEDAGGI PER IL 2021

Albo degli autotrasportatori. Deliberazione n. 8 del 9.09.2022

Con questa deliberazione, viene specificato che la percentuale di riduzione dei pedaggi autostradali per il 2021 risulta inferiore a quanto preventivato. La circostanza è attribuibile alla reale disponibilità finanziaria attualmente stimata quasi sui 180,5 milioni, somma che per soddisfare la generalità del settore ha di fatto imposto una correlata riduzione della percentuale. Se si considera che si passa nella categoria massima di

fatturato superiore ai 5 milioni, dal 13% al 9,9, mentre nella classe tra 2,5 e 5 milioni dall'11% si passa all'8,3, il dato è evidente ma se si raffronta con le percentuali distribuite nel 2020 si rileva che quelle attuali restano comunque superiori rispetto a due anni fa (nella classe sopra i 5 milioni la riduzione era stata di 9,5 e in quella tra 2,5 e 5 milioni non superava l'8%).

DECRETO AIUTI TER E ACCISE SUI CARBURANTI

Gazzetta Ufficiale. Decreto n. 144/2022 del 23.09.2022 n. 223

Con questo decreto legge sono state adottate ulteriori misure urgenti in materia di politica energetica nazionale, produttività delle imprese, politiche sociali e per la realizzazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Vediamo le principali misure in favore delle imprese nel settore.

Credito d'imposta alle imprese per l'acquisto di gas naturale. A favore delle imprese energivore è previsto un aumento del credito d'imposta dal 25% al 40% delle spese sostenute per la componente energetica acquistata e utilizzata nei mesi di ottobre e novembre 2022, se l'aumento del costo unitario medio del kWh del terzo trimestre 2022 supera di almeno il 30% il corrispondente valore del terzo trimestre 2019.

L'agevolazione è riconosciuta anche alle imprese energivore che producono e autoconsumano energia elettrica.

Per quanto riguarda invece le imprese non energivore, viene concesso un incremento del credito d'imposta dal 15% al 30% delle spese sostenute per la componente energetica acquistata e utilizzata nei mesi di ottobre e novembre 2022, sempre se l'aumento del costo unitario medio del kWh del terzo trimestre 2022 supera di almeno il 30% il corrispondente valore del terzo trimestre 2019.

Il requisito tecnico relativo alla potenza disponibile è stato modificato: per i consumi relativi ai mesi di ottobre e novembre è sufficiente disporre di un contatore di potenza pari o superiore a 4,5 kWh, a differenza dei 16,5 kWh stabiliti precedentemente.

Il credito è utilizzabile esclusivamente in compensazione senza applicazione di limiti e non concorre alla formazione del reddito d'impresa e dell'IRAP ed è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto gli stessi costi, a condizione che tale cumulo non comporti il superamento del costo sostenuto.

Si prevede inoltre l'accesso alla garanzia pubblica gratuita e l'incremento della copertura dal 60% all'80% per i finanziamenti concessi dalle banche alle imprese per esigenze riferite al pagamento delle bollette emesse nei mesi di ottobre, novembre e dicembre, se viene applicato al finanziamento un tasso di interesse che prenda come riferimento i BTP.

In particolare, al fine di contenere il costo dei finanziamenti bancari concessi alle imprese per esigenze di capitale d'esercizio per il pagamento delle fatture per consumi energetici, emesse nei mesi di ottobre, novembre e dicembre 2022, le garanzie prestate da SACE S.p.A. vengono concesse, a titolo gratuito, nel rispetto delle previsioni in materia di regime

"de minimis" come da Comunicazione della Commissione Quadro temporaneo di crisi per misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia.

Inoltre, sempre sulla base di questo Quadro e al fine di contenere gli effetti economici negativi derivanti dall'aumento dei prezzi delle forniture energetiche, relativamente alle misure temporanee per il sostegno alla liquidità delle imprese tramite garanzie prestate da SACE S.p.A., l'ammontare del finanziamento garantito può essere elevato di un importo non superiore a 25 milioni di euro se sussistono le seguenti condizioni:

- il beneficiario deve essere impresa a forte consumo di energia;
- l'impresa deve aver subito perdite di esercizio in misura non inferiore al 50% del costo ammissibile, per tale intendendosi il costo del gas naturale e dell'energia elettrica, acquistati dall'impresa presso fornitori esterni in qualità di consumatore finale, nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2022 e il 31 dicembre 2022, al prezzo calcolato come differenza tra il prezzo unitario pagato dall'impresa in un dato mese e il doppio del prezzo unitario pagato dall'impresa, in media, per il periodo di riferimento ricompreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 dicembre 2021;
- l'importo del finanziamento garantito non deve superare il 50% del costo ammissibile l'80% delle perdite di esercizio subite dall'impresa nel periodo ricompreso tra il 1° febbraio 2022 e il 31 dicembre 2022.

L'efficacia delle misure richiede comunque l'approvazione della Commissione Europea.

Disposizioni in materia di accisa e di IVA su alcuni carburanti. Il decreto proroga a novembre il taglio delle accise e fissa al 5% l'aliquota IVA applicata al gas naturale usato per autotrazione.

Quanto al gasolio utilizzato come carburante per l'alimentazione dei veicoli di massa superiore a 7,5 t euro V ed euro VI l'aliquota ridotta pari ad euro 403,22 per mille litri di prodotto, non si applica in quanto meno favorevole e in tale periodo non viene riconosciuto il credito d'imposta per il rimborso delle accise di 214,18 euro per mille litri, in quanto riassorbito dal taglio generale delle accise.

Disposizioni per il sostegno del settore del trasporto. A sostegno del settore dell'autotrasporto di merci è stata autorizzata la spesa di 85 milioni di euro.

I criteri di determinazione, le modalità di assegnazione e le procedure di erogazione delle risorse vengono stabilite con

IL TUO FORNITORE DI SERVIZI E SOLUZIONI

RIMBORSO IVA E ACCISE | PEDAGGI E TUNNEL | SALARIO MINIMO | PRENOTAZIONI TRAGHETTI E TRENI | CARTE CARBURANTE

VIALTIS è un gruppo indipendente dedicato esclusivamente alle società di trasporto internazionale.

Dal 1982 abbiamo sviluppato rapporti commerciali di lunga data con piccoli e grandi trasportatori in tutta Europa.



decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto.

Indennità una tantum per i lavoratori dipendenti.

I lavoratori dipendenti, esclusi i lavoratori domestici, che nel mese di novembre 2021 godevano di una retribuzione imponibile non superiore a 1.538,00 euro ricevono per una sola volta, anche se titolari di più rapporti lavorativi, una indennità una tantum di 150,00 euro, erogata attraverso i datori di lavoro con le spettanze del mese di novembre 2022 e previa presentazione di una dichiarazione, da parte del dipendente, che attesti di non essere titolare delle prestazioni di cui all'art. 19 commi 1 e 16 (trattamenti pensionistici e nuclei familiari beneficiari del reddito di cittadinanza).

Per quanto riguarda il credito maturato dal datore di lavoro nel mese di novembre 2022 in seguito all'erogazione, viene compensato secondo le indicazioni dell'INPS.

ANDAMENTO PETROLIO BRENT A 3 MESI



PREZZI EXTRARETE



	NORD		CENTRO		SUD E ISOLE	
	min	max	min	max	min	max
GASOLIO EURO/000L	1467	1511	1467	1515	1479	1534

LA FEBBRE DEL GASOLIO

rilevazione del 14.10.2022



MEZZI 2,5-3,5 t: ESENZIONI PER ESAME IDONEITÀ

MIMS. Circolare n. 12676 del 26.09.2022

Con questa circolare, il MIMS si occupa nuovamente dell'esenzione dall'esame di idoneità professionale per il trasporto internazionale, in capo a un soggetto che abbia ricoperto l'incarico di gestore dei trasporti di una o più imprese che abbiano in disponibilità esclusivamente veicoli o complessi veicolari aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 2,5 ton e fino a 3,5 ton., purché il soggetto beneficiario dimostri di aver svolto le relative funzioni per un periodo continuativo di 10 anni antecedenti il 20 agosto 2020. Il rilascio dell'attestato in esenzione d'esame è di competenza di Provincia, Città metropolitana o Regione/Provincia autonoma, territorialmente competente in base

alla residenza del soggetto richiedente. In riferimento poi all'accertamento della veridicità della dichiarazione relativa al possesso del requisito decennale, sul quale gli Enti, emittenti l'attestato, avevano chiesto al governo di intervenire, il MIMS ha sostituito l'allegato 3 alla circolare 13 maggio 2022, con un nuovo allegato, contenente l'ammonizione penale nella dichiarazione resa dal richiedente (DPR 445/2000). Possono comunque essere effettuati controlli a campione in proporzione al rischio e all'entità del beneficio, da parte degli Enti. Il rilascio dell'attestato valido anche per il trasporto internazionale ad un soggetto già titolare di attestato per il solo trasporto nazionale, presuppone il ritiro di quest'ultimo.



GLI ECCEZIONALI RESTANO IN DEROGA

Legge n.142 del 21.09.2022 di conversione del DL Aiuti-Bis -DL n.115/2021 pubb. sulla GU n.221 del 21.09.2022

Con la pubblicazione della legge di conversione del DL Aiuti-bis -che all'art.9-bis contiene disposizioni sui trasporti eccezionali - vengono confermate le disposizioni del DL 115/2021 e viene sospesa fino al 31 dicembre 2022 l'efficacia delle disposizioni relative alle «Linee guida sui TE», al fine di semplificare la disciplina transitoria sui trasporti in condizioni di eccezionalità, relativamente alle verifiche di sicurezza per il transito dei veicoli fino a 86 ton. Continua inoltre ad applicarsi ai trasporti eccezionali per

massa complessiva fino a 108 ton mediante veicoli a 8 o più assi, l'art.10 del Cds secondo il testo vigente al 9 novembre 2021 sempre sino al 31 dicembre 2022.

Le autorizzazioni per TE rilasciate alla data del 15 settembre 2022 conservano efficacia fino alla loro scadenza.

Viene inoltre abrogata la norma che prevedeva il limite delle 86 ton per i trasporti eccezionali di massa complessiva, fino alla definitiva entrata in vigore delle «Linee guida sui TE».



TAKING YOU FURTHER

YOUR
ONE STOP
SOLUTION
PROVIDER

TELEPEDAGGIO E DISTACCO: UE BACCHETTA ITALIA

Commissione europea. Comunicazioni del 30 .09.2022

La Commissione europea ha inviato una messa in mora e un parere motivato all'Italia per non essersi adeguata alle normative comunitarie nei tempi prescritti (entro lo scorso 19 ottobre 2021).

Un primo richiamo attiene al servizio europeo di telepedaggio (SET): in particolare il mancato recepimento delle disposizioni contenute nella direttiva UE 2019/520. Si tratta di una direttiva che permette a tutti gli utenti della strada, inclusi dunque autotrasportatori, di viaggiare all'interno dello spazio dell'Unione Europea senza dover disporre di una molteplicità di unità di bordo e di apparecchi, con ingombro anche dell'intero parabrezza. Inoltre, chi viaggia sulle strade dell'Ue deve poter sottoscrivere un unico contratto, rapportarsi a un unico fornitore di servizi e disporre di un'unica unità di bordo operativa in tutti gli Stati membri, in una logica di interoperabilità tra i sistemi di pedaggio stradale elettronico e, quindi, di facilitazione dello scambio transfrontaliero di informazioni in caso di mancato pagamento dei pedaggi stradali.

Ora Italia, oltre a Germania e Finlandia anch'esse interessate dal richiamo, hanno due mesi per rispondere e per sanare eventualmente le lacune riscontrate dalla Commissione. In mancanza, la procedura di infrazione continuerà il suo corso e ai Paesi inadempienti verrà intimato di adeguarsi entro un dato termine, oltre il quale la Commissione può arrivare a chiamare lo Stato

membro a presentarsi avanti alla Corte di Giustizia. Nei casi più gravi è anche prevista la condanna al pagamento di una sanzione, che aumenta per ogni giorno di ritardo nel recepimento.

Un secondo richiamo supportato da un parere motivato da parte della Commissione, successivo alla comunicazione della lettera di messa in mora, riguarda il distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e investe non solo l'Italia ma Croazia, Cipro, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo e Slovenia. Si tratta in particolare della mancata attuazione delle misure di recepimento della direttiva UE 2020/1057 sul distacco. Le misure da adottare si riferiscono ai conducenti distaccati cui spetta la retribuzione dello Stato ospitante per il periodo durante il quale sono distaccati, alla previsione di un elenco chiuso di autorità amministrative per le imprese che distaccano conducenti in un altro Stato membro e ancora all'adozione di norme che armonizzano le misure di ispezione in tutta l'UE. Il termine per la comunicazione delle misure nazionali di recepimento della direttiva sul distacco è scaduto il 2 febbraio 2022. La Commissione ha quindi inviato pareri motivati agli Stati membri inadempienti, concedendo loro due mesi per rispondere e adottare le misure necessarie per adeguarsi, in mancanza di riscontro la Commissione potrà deferire questi Stati, compresa dunque l'Italia, alla Corte di giustizia, con aggravio di oneri e sanzioni conseguenti.



CASSONATO

Trattore + semirimorchio P.T.T. 44 t,
prezzo di acquisto € 130.000; consumo 2,9 km/litro.

Km/ Anno	Costi di Gestione (€/km)								Totale	Costi personale (€/km)		Totale
	Ammorta- mento	Gasolio (+IVA)	Lubrificanti /AdBlue	Pneu- matici	Manuten- zione	Collaudi/ tassa di possesso	Assicura- zioni	Autos- trade		Autista	Straord Trasf.	
40.000	0,6500	0,5880	0,0400	0,1070	0,0510	0,0210	0,2910	0,1250	1,8730	1,0290	0,2050	3,1070
60.000	0,4330	0,5880	0,0400	0,1070	0,0340	0,0140	0,1940	0,1250	1,5350	0,6860	0,1370	2,3580
80.000	0,3250	0,5880	0,0400	0,1070	0,0260	0,0110	0,1460	0,1250	1,3680	0,5140	0,1030	1,9850
100.000	0,2600	0,5880	0,0400	0,1070	0,0210	0,0080	0,1170	0,1250	1,2660	0,4110	0,0820	1,7590

COSTI DI GESTIONE SETTEMBRE 2022

Terminato il periodo estivo, con la nota turbolenza dei mercati degli idrocarburi, il mese di riferimento ha presentato un lieve raffreddamento del prezzo dei carburanti, in termini assoluti, che si è tradotto in una stabilizzazione in termini ponderati rispetto al periodo precedente, pur permanendo ancora elevati i livelli di costo. Il mercato continua a presentarsi comunque alquanto volatile e ogni tipo di situazione potrà presentarsi nell'autunno entrante. Riguardo agli altri costi si indicano alcuni segnali di aumento su alcune voci (veicoli, manutenzioni, pneumatici) che ben presto troveranno probabilmente espressione anche nei listini e prezzi ufficiali.



CISTERNATO

Trattore + semirimorchio P.T.T. 44 t,
prezzo di acquisto € 192.000; consumo 3,1 km/litro.

Km/ Anno	Costi di Gestione (€/km)								Totale	Costi personale (€/km)		Totale
	Ammorta- mento	Gasolio (+IVA)	Lubrificanti /AdBlue	Pneu- matici	Manuten- zione	Collaudi/ tassa di possesso	Assicura- zioni	Autos- trade		Autista	Straord Trasf.	
40.000	0,8000	0,5500	0,0400	0,1070	0,0770	0,0590	0,3690	0,1340	2,1360	1,1830	0,2050	3,5240
60.000	0,5330	0,5500	0,0400	0,1070	0,0510	0,0390	0,2460	0,1340	1,7000	0,7890	0,1370	2,6260
80.000	0,4000	0,5500	0,0400	0,1070	0,0390	0,0290	0,1840	0,1340	1,4830	0,5920	0,1030	2,1780
100.000	0,3200	0,5500	0,0400	0,1070	0,0310	0,0240	0,1480	0,1340	1,3540	0,4730	0,0820	1,9090

Quando guidi una flotta più verde e più sostenibile

#ConnectYourBusiness



Riduci i consumi della tua flotta, promuovi all'interno del tuo team una cultura orientata all'efficienza e alla sostenibilità tramite uno stile di guida più funzionale grazie al nostro sistema di controllo carburante. Essere più rispettosi dell'ambiente può diventare uno dei punti di forza della tua azienda grazie all'aiuto della telematica.

Gestisci flotte più attente e impegnate nella salvaguardia dell'ambiente, le flotte del futuro che stiamo costruendo ora, insieme.



verizon[✓]
connect

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

©2022 Verizon. All rights reserved.



IL DECRETO E PRONTO? FORSE

Il problema è la fretta. Perché per non perdere i finanziamenti previsti dal PNRR l'iter normativo va chiuso entro fine anno. Così dopo l'estate c'è stata un'accelerazione per stendere il testo e inviarlo a Bruxelles. E come spesso accade la fretta va a scapito della chiarezza

La bozza del decreto interministeriale (Transizione ecologica ed Economia e finanze) che regola il nuovo sistema digitale di tracciamento dei rifiuti (Rentri) comprende 24 articoli e tre allegati (il facsimile dei moduli da compilare anche per la microraccolta e l'intermodale e la tabellina dei contributi). Il provvedimento, peraltro scritto e corretto in fretta e furia per rispettare i tempi dettati dall'Unione europea, in qualche parte è poco chiaro, anche al di là dello stretto linguaggio burocratico dei legislatori.

DOCUMENTAZIONE E SOGGETTI OBBLIGATI

Nei primi articoli (dal 4 al 9) viene definita e illustrata la documentazione di accompagnamento del trasporto



dei rifiuti (Registro cronologico di carico e scarico e Formulario di identificazione), sia nella versione cartacea che in quella digitale, mentre nei due successivi viene descritto il funzionamento del Rentri.

L'articolo 12 elenca i soggetti obbligati all'iscrizione, che sono «gli enti e le imprese che effettuano il trattamento dei rifiuti; i produttori di rifiuti pericolosi; gli enti e le imprese che raccolgono o trasportano rifiuti pericolosi a titolo professionale o che operano in qualità di commercianti e intermediari di rifiuti pericolosi; i Consorzi istituiti per il recupero e il riciclaggio di particolari tipologie di rifiuti»; i soggetti di cui all'articolo 189, comma 3, del decreto legislativo n. 152 del 2006, con riferimento ai rifiuti non pericolosi». In questo caso il

RENTRI: I TEMPI DI APPLICAZIONE*

primo inizio Rentri	società obbligate all'applicazione
dal 1° giugno al 31 luglio 2024	enti o imprese produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi con più di 50 dipendenti e tutti gli altri soggetti diversi dai produttori iniziali, ivi inclusi i soggetti di cui all'art. 18
dal 1° gennaio 2025	enti o imprese produttori di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi con più di 10 dipendenti
dal 1° giugno 2025	tutti i restanti produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi e produttori che trasportano rifiuti in conto proprio e sono iscritti all'Albo dei gestori ambientali

* la tabella costruisce il calendario considerando la pubblicazione del decreto il 31 dicembre 2022 e quindi i 180 giorni successivi per l'entrata in vigore



Il provvedimento, peraltro scritto e corretto in fretta e furia per rispettare i tempi dettati dall'Unione europea, in qualche parte è poco chiaro, anche al di là dello stretto linguaggio burocratico dei legislatori

riferimento è chiaro ma complicato da interpretare: nel caso dei trasportatori dovrebbe trattarsi di chi effettua trasporto di rifiuti in conto terzi, con l'esclusione delle imprese con meno di dieci dipendenti. Naturalmente, il decreto lascia la possibilità di iscriversi volontariamente al Rentri anche ai soggetti non obbligati, come chi trasporta rifiuti per conto proprio.

LE TEMPISTICHE DI ATTUAZIONE

Il decreto regola anche i tempi di ingresso nel sistema, dal momento che fin dall'inizio era previsto un accesso graduale (art. 13): la prima finestra scatterà 18 mesi dopo la pubblicazione del decreto interministeriale e durerà 60 giorni (e dunque, se il decreto sarà pubblicato in Gazzetta il 31 dicembre prossimo, avranno tempo dal 1° giugno al 31 luglio 2024) e a doversi iscrivere sono gli «enti o imprese produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi con più di 50 dipendenti e tutti gli altri soggetti diversi dai produttori iniziali, ivi inclusi i soggetti di cui all'articolo 18». Quest'ultimo riferimento, benché

poco chiaro, non essendo esplicitamente indicato di quale provvedimento faccia parte l'articolo citato, lascia ritenere che gli autotrasportatori professionali rientrino in questa prima finestra, anche perché per le altre due si parla solo di «produttori».

Per gli «enti o imprese produttori di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi con più di 10 dipendenti» la finestra si aprirà 24 mesi dopo la pubblicazione del decreto (e, dunque, il 1° gennaio 2025) e dopo 30 mesi (dal 1° giugno 2025) toccherà a «tutti i restanti produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi». Le stesse scadenze valgono per i produttori che trasportano rifiuti in conto proprio e sono iscritti all'Albo dei gestori ambientali.

I NODI DA SCIogliere

La seconda parte del decreto affronta i temi più delicati. In particolare, gli articoli 15 e 16 che si occupano della trasmissione dei dati al sistema informatico e dei sistemi di geolocalizzazione. Quanto al primo, il testo inviato a Bruxelles non prevede – come chiedevano le forze dell'ordine – la «modalità sincrona», cioè la trasmissione

dei formulari prima della partenza del carico, ma la questione è rimasta in sospeso e potrebbe essere riproposta in un secondo momento. Mentre la presenza di sistemi di geolocalizzazione prevista dall'art. 16 a bordo i veicoli dei trasportatori di rifiuti speciali pericolosi, lascia ritenere che possa in futuro essere reintrodotta il controllo dei mezzi in corso di attività. ■



È il numero di articoli compresi nella bozza del decreto che regola il nuovo Rentri. A questi si aggiungono tre allegati: il facsimile dei moduli per la microraccolta e l'intermodale e le tabelline dei contributi



40 MILA TRASPORTATORI IN ATTESA

Al Renti dovranno accedere (oltre a produttori, commercianti, ecc.), soltanto le imprese che trasportano i rifiuti per conto terzi, che sono circa 40 mila. Ma arrivano a quasi 166 mila se si aggiungono quelle che trasportano rifiuti in conto proprio. Un impegno gravoso per l'Albo gestori ambientali che già negli ultimi due anni ha quasi raddoppiato le pratiche da smaltire

Quanti saranno i trasportatori obbligati a iscriversi al Renti? Le caratteristiche – non la quantità – sono descritte nel decreto interministeriale di attuazione partito il 29 settembre scorso per Bruxelles per avere il placet dell'Unione europea, ma anche se la Commissione non chiederà – com'è probabile – modifiche al testo, non è facile individuare il numero preciso dei trasportatori obbligati. Di certo dovranno iscriversi alla nuova piattaforma gli enti o le imprese che raccolgono o trasportano

IMPRESE ISCRITTE ALL'ALBO GESTORI AMBIENTALI NEGLI ULTIMI 5 ANNI

2017	2018	2019	2020	2021
153.800	152.700	153.900	156.400	162.800

Albo gestori ambientali

rifiuti pericolosi o non pericolosi a titolo professionale, cioè per conto terzi, mentre il trasporto in conto proprio rientra nell'obbligo che tocca alle altre categorie: i produttori di rifiuti pericolosi, chi ne effettua il trattamento, i commercianti e gli intermediari, i

consorzi per il recupero e il riciclaggio di rifiuti particolari (batterie esauste, componenti elettroniche ecc.). Proprio questa articolazione incrociata di categorie rende difficile il computo dei trasportatori professionali obbligati all'iscrizione. Lo stesso

VEICOLI ADIBITI AL TRASPORTO RIFIUTI

	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (*)
Veicoli iscritti negli ultimi 5 anni (al 31/12)	590.042	610.006	632.343	658.134	694.706	706.992
Trasportatori professionali (cat. 1, 4, 5, 6, 8, 9, 10)	274.197	291.286	308.176	326.570	345.239	351.461
Trasportatori di propri rifiuti (cat. 2-bis)	305.186	307.998	312.957	319.946	336.771	342.158
Trasportatori di rifiuti da apparecchiature elettriche-elettroniche (cat. 3-bis)	10.659	10.472	10.505	10.630	11.169	11.437
Trasportatori di rifiuti non pericolosi costituiti da metalli ferrosi e non (cat. 4-bis**)	-	250	705	988	1.527	1.936

Albo gestori ambientali

(*) Le rilevazioni 2022 sono al 15 maggio

(**) La sottocategoria 4bis è stata individuata solo nel 2018 con deliberazione prot. n. 02/albo/cn e diventata operativa il 15 giugno 2018

IMPRESE ISCRITTE ALL'ALBO GESTORI AMBIENTALI PER CATEGORIA			
		2019	2021
CON VEICOLI		Imprese	Imprese
	cat.		
Rifiuti urbani	1	5.933	6.103
Speciali non pericolosi	4	18.046	18.507
Speciali pericolosi	5	6.425	6.702
Transfrontaliero	6	1.118	1.286
Propri Speciali e Pericolosi sotto i 30 kg o lt	2-bis	132.814	135.459
Associazioni volontariato ed enti religiosi	2-ter	-	136
Iscrizione raccolta e trasporto di RAEE	3-bis	7.418	9.518
Piccoli commercianti metalli	4-bis	550	1.243
TOTALE CON VEICOLI		172.304	178.954
SENZA VEICOLI			
Commercio e intermediazioni	8	6.156	6.559
Bonifica siti	9	1.346	1.503
Bonifica beni con amianto	10	2.811	5.222
Registro metalli			8
La differenza dal totale delle imprese iscritte dipende dal fatto che molte sono iscritte per più categorie		182.617	192.9246

Albo nazionale dei gestori ambientali può essere soltanto indicativo, dal momento che molte delle 162.800 imprese registrate hanno scelto di iscriversi per più di una categoria, portando a un totale di 178.954 iscrizioni: soprattutto molte delle 18.507 imprese nell'elenco dei rifiuti speciali non pericolosi compaiono anche tra le 6.702 dell'elenco di quelli pericolosi. Ma all'Albo sono iscritte anche (categoria 2-b) 135.459 imprese che trasportano con veicoli propri rifiuti speciali e pericolosi al di sotto dei 30 chilogrammi (categoria 2-bis). Non sono trasportatori ma soprattutto artigiani - meccanici, elettricisti, parrucchieri - spesso al di sotto dei dieci dipendenti, che li esclude dall'obbligo di iscriversi al Rentri, a meno che non vogliano aderire volontariamente. Che questi ultimi si iscrivano o no, dunque, in totale le iscrizioni di trasportatori professionali sono 32.598, a cui bisogna aggiungere almeno le 9.518 iscrizioni per la raccolta dei rifiuti elettronici (RAEE), per un totale di 42.116 iscrizioni. Anche riducendo

la cifra per le doppie adesioni siamo intorno alle 40 mila imprese (forse un po' di meno) di trasporto in conto terzi che dovranno entrare nel nuovo sistema.

UNO STUDIO DELLA CORTE DEI CONTI

La cifra è grosso modo confermata da uno studio - più preciso, ma un po' lontano nel tempo - contenuto in una deliberazione della Corte dei Conti del giugno 2016, che faceva le pulci al Sistri. Il numero dei trasportatori obbligati, secondo la normativa dell'epoca che comprendeva rifiuti pericolosi e non pericolosi, era di 40.998 (per inciso, secondo i dati della Selex, la società che gestiva il Sistri, se ne iscrissero solo 22.619), ma quando il decreto legge 101 del 2013 ridusse la platea ai trasportatori di merci pericolose, il numero dei trasportatori iscritti scese a 8.237. Paradossalmente, un anno dopo, quando un decreto ministeriale ridusse ulteriormente gli obbligati, limitando le imprese di trasporto a quelle con più di dieci di-

pendenti, il numero di iscritti aumentò leggermente (8.260), segno che il plafond degli obbligati non era stato ancora toccato.

Rispetto a cinque anni fa, tuttavia, la cifra dovrebbe essere maggiore. Dai dati a disposizione dell'Albo dei gestori ambientali negli ultimi anni si è avuto un forte incremento delle iscrizioni: dalle 153 mila imprese del 2017, si è passati alle quasi 169 mila del 2021, con una crescita del 5,8% che non ha subito rallentamenti neppure nel fatidico 2020 della pandemia. C'è stata un'impennata di iscrizioni nell'ultimo anno. Al 15 maggio erano già quasi 3 mila in più rispetto a fine anno: 165.700. E se consideriamo le duplicazioni in due o più categorie il numero sale a 192.246. Una crescita che metterà a dura prova la struttura dell'Albo, dove nel solo 2021 hanno dovuto gestire 188.600 pratiche, il 45% in più di due anni fa. L'unica certezza è che con il Rentri il lavoro aumenterà notevolmente. ■



È costato 141 milioni. È la cifra ufficiale, dichiarata dal ministro dell'Ambiente, **Sergio Costa**, nel 2019, nell'annunciare la fine del Sistri (Sistema integrato di gestione dei rifiuti), lo scombinato sistema di tracciamento, nato nel 2009, ma mai entrato in funzione, tra sperimentazioni fallite, click day assurdi, polemiche violente, indagini giudiziarie e chi più ne ha più ne metta.

Se la data di nascita è il 2010, quella del concepimento è il 2007, per iniziativa dell'allora ministro del governo Prodi, **Alfonso Pecoraro Scanio**. Ma fu il successivo governo Berlusconi, con la ministra **Stefania Prestigiacomo**, a portarlo avanti, imponendo il segreto di Stato, dal momento che bisognava impiegare una «avanzatissima tecnologia militare» che avrebbe permesso di tenere sotto costante controllo, attraverso la geolocalizzazione, i rifiuti in movimento.

Il 14 dicembre del 2009, il governo firma il contratto con la Selex Service Management del gruppo Finmeccanica per la progettazione e la gestione del Sistri al costo di una quota fissa annua di 28 milioni e di una variabile tra i 65 e i 70 milioni proveniente dai

versamenti delle imprese obbligate a iscriversi al sistema. Tre giorni dopo, il 17, un decreto ministeriale sancisce la nascita del Sistri, stabilendo i soggetti obbligati ad aderirvi, le linee guida, il regime transitorio per il passaggio al nuovo sistema, le apparecchiature elettroniche di cui le aziende dovevano dotarsi e i costi a carico delle stesse.

Il via è fissato per il 1° giugno 2010, ma di proroga in proroga si arriva al quarto rinvio che sposta la partenza al 1° giugno 2011, preceduto da un click day fissato per l'11 maggio. Ma il click day è un disastro: un terzo delle imprese non riesce a collegarsi. Altre due proroghe: dopo la sesta in un nuovo test solo il 25% delle operazioni ha esito positivo. Il 13 agosto un decreto legge del IV governo Berlusconi (ministro delle Infrastrutture e Trasporti **Altero Matteoli**) abroga il Sistri. Sembra finita. Ma, in sede di conversione del decreto, il Sistri risorge dalle ceneri, sia pur modificato con una riduzione della platea.

A dicembre un nuovo test viene disertato dagli operatori. Si arriva a una nuova proroga (l'ottava) e due mesi dopo il nono rinvio sposta la partenza del Sistri - che si fregia dell'appella-

SISTR

1 gennaio 2019

È la data di morte del Sistri, attestata dall'art. 6 del D.L. Semplificazioni (D.L. 14 dicembre 2018, n. 135). Complessivamente, tra il momento del suo concepimento (2007, anche se nell'atto di nascita c'è scritto: 17 dicembre 2009) e quella della sua fine, il sistema di tracciabilità dei rifiuti è rimasto in vita per 12 lunghi anni. Senza mai produrre un vagito. Costi a parte...

IL SISTRI, UNA STORIA DURATA DIECI ANNI. DISPRECHI

Il primo sistema di tracciamento rifiuti creato in Italia viene concepito nel 2007, per entrare in vigore nel 2010. In realtà tra test falliti, click day "bucati" e qualche indagine giudiziaria, slitta a colpi di proroghe almeno una decina di volte. Nel frattempo muore (nel 2011), risorge (nel 2012) e poi si inabissa definitivamente (a fine 2018). Cronaca di un fallimento troppo costoso per lo Stato e per le imprese

SISTRI



141 milioni di euro

È il costo totale del Sistri conteggiato nel 2019 dall'allora ministro dell'Ambiente, Sergio Costa



tivo di «nuovo» – al 30 giugno 2012. Nel frattempo, il ministero dell'Ambiente comunica che è in corso una revisione del sistema e – fortunatamente – il contributo viene sospeso fino a metà 2013.

Ma ad aprile del 2013 il colpo di scena: la Procura di Napoli indaga i vertici della Selex per presunte irregolarità nell'aggiudicazione dell'appalto per il discusso sistema di tracciamento. Ma il Sistri sembra più forte di tutti: il 10 ottobre parte sia pure solo per le imprese con più di dieci dipendenti che trattano rifiuti pericolosi e, comunque, con il doppio binario: bisogna in ogni caso procedere anche con il MUD cartaceo. Il 3 aprile 2014 il sistema prende il via anche per le imprese arti-

giane. Ma pochi giorni dopo comincia un declino, reso lento da un'intricata situazione contrattuale. A fine aprile, un nuovo decreto esclude le imprese con meno di dieci dipendenti. A giugno il decreto Competitività proroga il Sistri fino al 31 dicembre 2015, allineando la normativa alla fine del contratto con la Selex, ma un successivo provvedimento cancella le sanzioni alle imprese che non si iscrivono. Ci vogliono, però, ancora due proroghe per liberarsi dai lacci di un contratto capestro che fa sopravvivere il Sistri – ormai in stato comatoso – fino alla fine del 2018. Poi il decreto finale. Questa volta, però, il ministro dell'Ambiente di turno, Sergio Costa, aspetta la conversione prima di cantare vittoria. ■

9



Sono i rinvii a cui il Sistri è stato costretto nella sua prima vita, quella che dura fino al giugno 2012, quando dovrebbe nascere un «nuovo» sistema. Che di fatto però viene travolto da un'inchiesta giudiziaria e da altre vicissitudini



«IL TEST STA FUNZIONANDO»

Al tavolo ministeriale si stanno facendo passi avanti, anche su geolocalizzazione e trasmissione preventiva dei formulari. I ritardi, per ora, riguardano le software house e l'adeguamento dei loro gestionali all'interoperabilità. Ma pensare a metà 2024 per dare il via al Rentri non è irrealistico

di Umberto Cutolo

«La scorsa settimana siamo riusciti a effettuare un'operazione tracciando la spedizione sulla piattaforma prototipo Rentri: generando un FIR dal gestionale aziendale interoperabile con la piattaforma stessa. E funziona». Quando **Carlo Coppola** parla del Rentri, il nuovo sistema di tracciabilità dei rifiuti in corso di sperimentazione, non è solo il responsabile (fresco di riconferma) della sezione Trasporto rifiuti di Anita, l'associazione di trasportatori che raccoglie le imprese di maggiori dimensioni, ma anche il direttore Tecnico di IT Risorse, azienda del settore con una flotta di 42 veicoli, sede nel napoletano, ma operatività in tutta Italia. E come tutti gli operatori del settore sente ancora le scottature del Sistri, ma è attento a non gettare il bambino con l'acqua sporca: «È vero. Il Sistri è stato un disastro: presentava delle profonde criticità operative nell'implementazione stessa del sistema. Era, insomma, difficile da usare. Ma il principio che lo ispirava è sempre valido. Noi siamo fermamente convinti che la tracciabilità dei rifiuti deve essere il motore per sconfiggere l'illegalità nella gestione dei rifiuti, con tutto quello che comporta in termini di criminalità organizzata».

E il Rentri?

Fino adesso funziona. Nel senso che in questa prima fase, per non affaticare gli operatori nei processi di gestione, abbiamo solo cercato di capire se il dato sulla piattaforma Rentri viaggiasse liberamente e fosse riscontrabile e questo l'abbiamo



ascertato. Nei prossimi incontri del Gruppo di Lavoro al tavolo con il governo verificheremo gli ulteriori passi avanti.

Comunque, c'è un ritardo rispetto al cronoprogramma iniziale...

Un ritardo c'è, ma soprattutto per-

ché non tutte le software house sono riuscite a coordinare i propri software e quindi a produrre quei moduli di interoperabilità tra il gestionale e la piattaforma Rentri che sono essenziali per consentire a tutti di operare con semplicità nel sistema.

Compilare i Formulari prima della partenza è troppo complicato per i processi di gestione attuali. Soprattutto nella microraccolta: laddove il personale viaggiante non si trova nella condizione di conoscere preventivamente il produttore e la tipologia di rifiuti, come fa a inviare i dati in anticipo? Ma anche questo punto è stato superato



Avevamo perplessità sul secondo comma dell'articolo 16 del decreto di attuazione che prevedeva l'obbligo di mantenere i dati della geolocalizzazione per tre anni. Nel testo che è stato inviato a Bruxelles per il coordinamento con le autorità comunitarie quel comma non c'è più

Insomma, si tratta solo di problemi tecnici. Il metodo adottato va bene...

Ritengo di sì per due aspetti. Il primo è l'aver scelto, per questo nuovo sistema di tracciabilità, di fare appello all'ausilio dell'Albo gestori ambientali. Proprio perché lì si ritrovano un po' tutte le rappresentanze delle imprese impegnate nel processo di gestione dei rifiuti e possono così contribuire con la loro esperienza ad affinarne il processo. Il secondo è il metodo della consultazione ad ampio raggio che permette di correggere le criticità che incontriamo lungo il percorso della sperimentazione.

Ma di criticità ce ne sono: a maggio le associazioni che siedono al tavolo ne hanno stilato un elenco abbastanza consistente.

Da maggio abbiamo fatto parecchi passi avanti. Per esempio, avevamo molte perplessità sul secondo comma dell'articolo 16 del decreto di attuazione che prevedeva l'obbligo di mantenere i dati della geolocalizzazione per tre anni. Nel testo che è stato inviato a Bruxelles per il coordinamento con le autorità comunitarie quel comma non c'è più. Poi si vedrà – proprio alla luce dell'esperienza – se e come introdurre un termine di tempo per la conservazione dei dati.

Il nodo principale però è quello della trasmissione preventiva dei dati del FIR, richiesta dalle Forze dell'Ordine.

Sì, la trasmissione preventiva del dato – che poi vorrebbe dire compilare i Formulare di individuazione

dei rifiuti prima della partenza – è troppo complicata per i processi di gestione attuali. Soprattutto nella microraccolta: laddove il personale viaggiante non si trova nella condizione di conoscere preventivamente il produttore e la tipologia di rifiuti, come fa a inviare i dati in anticipo? Ma anche questo punto è stato superato.

Ma allora quando diventerà operativo il Rentri?

Io credo che il decreto ministeriale di attuazione sarà pubblicato entro la fine dell'anno: dalla pubblicazione ci sono 18 mesi di tempo. Nel frattempo, sono convinto che per quella data anche le difficoltà delle software house saranno state risolte. La data di metà 2024 non mi pare irrealistica. ■



La filiera dei rifiuti è composta da aziende di dimensioni molto eterogenee, ma estremamente interconnesse tra loro, non è quindi pensabile avviare un sistema che sia obbligatorio solo per alcuni e per altri no. Abbiamo quindi proposto un'introduzione graduale del sistema in termini di funzionalità anziché in termini di dimensione aziendale, dal momento che sono previsti documenti condivisi»

Luca Arena, Assintel

Sono tre le associazioni di software house che sono state coinvolte dal ministero della Transizione ecologica e dall'Albo dei gestori ambientali per la sperimentazione del Rentri. Si tratta di Assosoft, che fa parte di Confindustria; Assintel, che rappresenta le imprese ICT e aderisce a Confcommercio e, infine, Assoknowledge, l'associazione italiana dell'Education and Knowledge di Confindustria Servizi innovativi e tecnologici. Tutte e tre insieme raccolgono la maggior parte delle imprese del settore e il loro coinvolgimento è, dunque, essenziale per la realizzazione di un sistema di tracciamento elettronico semplice e funzionale in grado di prevenire qualunque tipo di disagio da parte dei futuri utenti, le imprese della filiera dei rifiuti che avranno a che fare con il Rentri, integrandosi con i loro sistemi operativi. Qual è la loro valutazione del lavoro svolto finora?

LETTERA SENZA RISCONTRO

«Nella prima fase della sperimentazione, anche se non era propedeutica in termini di contenuti a quello che sarà il Rentri definitivo», spiega **Luca Arena**, socio Assintel che ha seguito da vicino la vicenda. «C'è stata sicuramente tanta disponibilità da parte del ministero e dell'Albo dei gestori ambientali a venire incontro alle istanze tecniche che abbiamo presentato: siamo stati coinvolti nei tavoli di lavoro e questa per noi ha rappresentato una piacevole novità.

Dopo l'incontro tenutosi nei primi del maggio scorso tra tutte le associazioni coinvolte, l'Albo, il ministero ed Ecocerved (la società consortile delle Camere di commercio che supportò l'Albo nella realizzazione del prototipo di sistema. Ndr), però, abbiamo inviato una lettera per esprimere tutte le nostre richieste e perplessità, alla quale però non è mai seguito un riscontro. Questo ha aperto la porta ad alcuni dubbi. Abbiamo condiviso un percorso di sperimentazione su una versione «beta» del programma durata un anno e mezzo e ora che sta per diventare definitiva non siamo più stati coinvolti».

CI VUOLE PIÙ TEMPO

Ma quali erano le principali perplessità sollevate dalle associazioni di categoria delle software house? «La nostra prima richiesta», precisa Arena, «ha a che fare con i tempi. Per ora abbiamo testato la parte tecnica, ma servirà testare anche i contenuti e le tempistiche a disposizione per questa seconda fase saranno più limitate. Non solo, ci sarà meno tempo per spiegare agli operatori come funzionano i nuovi modelli e quindi come utilizzarli e compilarli nella maniera corretta. Il secondo punto ha invece a che fare con le modalità di introduzione, che potrebbe rivelarsi un aspetto estremamente critico. La filiera dei rifiuti è composta da aziende di dimensioni molto eterogenee, ma estremamente interconnesse tra loro, non è quindi pensabile avviare un sistema

che sia obbligatorio solo per alcuni e per altri no. Abbiamo quindi proposto un'introduzione graduale del sistema in termini di funzionalità anziché in termini di dimensione aziendale, dal momento che sono previsti documenti condivisi. Come già sperimentato con successo con il prototipo si potrebbe quindi iniziare introducendo la trasmissione ex post dei dati delle movimentazioni per arrivare, gradualmente, alla trasmissione interattiva dei dati del formulario. Sempre con riferimento all'introduzione graduale delle funzionalità, riteniamo che dovrebbe essere posticipata l'introduzione delle funzionalità ancora da esplorare come l'invio dei dati di geolocalizzazione o il trasporto transfrontaliero. Pensiamo invece che sia auspicabile, ferma restando un'introduzione graduale delle funzionalità del sistema, evitare



CI VUOLE GRADUALITÀ E FORMAZIONE

Le rappresentanze delle imprese che realizzano gli applicativi per le aziende lamentano che dopo un inizio positivo, il loro coinvolgimento sembra essersi fermato. Eppure c'è ancora da lavorare su come far partire il sistema: occorrono passaggi progressivi e spiegazioni agli utenti

di Elisa Bianchi

la distinzione tra rifiuti pericolosi e non pericolosi, in modo da semplificare la gestione adottando un sistema unico. Posizioni sostanzialmente condivise anche da Assosoftware: «Abbiamo chiesto al ministero che si procedesse nell'implementazione con gradualità, partendo dai Registri che consideriamo un adempimento ormai consolidato e i cui elementi sono tutti chiari, per inserire successivamente anche il Formulario, prima con una logica di invio dei dati telematici e non di condivisione del documento, per arrivare poi al documento condiviso, compilato e completato man mano che gli attori intervengono nel processo», spiega **Roberto Bellino**, Direttore di Assosoftware. «Sul Formulario di individuazione del rifiuto (FIR) vanno infatti coinvolti più soggetti, solo così potremo accertare se il processo funziona».

LA SELVA OSCURA DEI CASI D'USO

Poi, però, bisognerà capire come gestire la selva oscura dei casi d'uso e della nuova documentazione. «A mettere in crisi il sistema precedente, il Sistri, fu proprio l'esistenza di un'infinità di casi d'uso differenti», prosegue Arena, «come nel caso del trasporto intermodale, del trasbordo o della micro-raccolta. I modelli attuali prevedono diversi campi aggiuntivi per tali casi, che bisogna invece capire come standardizzare nella maniera più efficace e semplice possibile. La nostra richiesta, condivisa anche dalle altre associazioni, è quindi quella di partire con il sistema sperimentato ad oggi, per introdurre successivamente e gradualmente nuovi modelli».

«Quello relativo alla modulistica» gli fa eco Bellini «è sicuramente un ulteriore aspetto critico rilevato. Anch'essa ha bisogno di rodaggio e sperimentazione prima dell'inserimento obbligatorio. Non abbiamo però ricevuto alcuna risposta ufficiale dal ministero prima dell'invio del Decreto a Bruxelles, da cui comunque abbiamo potuto constatare che almeno l'invio preliminare del FIR è stato tolto».

Per il futuro, quindi, sono due gli aspetti fondamentali da tenere in considerazione, come sottolinea Bellini: «Molte realtà sono ad oggi ancora sprovviste di strumenti informatici, per questo motivo come Assosoftware ci siamo fatti promotori di un incentivo con credito di imposta sull'investimento in

software per il Rentri, così da agevolare le imprese e dare loro un vantaggio competitivo. Sarebbe infatti ideale se le imprese fossero incentivate ad acquistare prodotti di mercato per la gestione dei processi e quindi anche per far fronte a questo adempimento. Infine, attendiamo il Regolamento attuativo per capire le tempistiche di avvio e la gradualità immaginata dal ministero, aspetto sul quale sarà fondamentale il nostro coinvolgimento». ■

Abbiamo chiesto al ministero che si procedesse nell'implementazione con gradualità, partendo dai Registri per inserire poi il Formulario, prima con una logica di invio dei dati telematici, per arrivare quindi al documento condiviso, compilato e completato man mano che gli attori intervengono nel processo. Sul Formulario di individuazione del rifiuto vanno infatti coinvolti più soggetti: solo così potremo accertare se il processo funziona

Roberto Bellino, Assosoftware





QUANDO RENTRI FA RIMA CON BUSINESS

Il nuovo sistema di tracciamento è ancora da lanciare, ma in rete già ci sono tante società che propongono servizi costruiti sulla scia del Rentri. C'è chi propone software interfacciati al sistema o corsi di formazione per usarlo. Anche perché la platea di chi lavora con il cartaceo e dovrà passare al digitale è molto estesa...

Il nuovo Registro elettronico sulla tracciabilità dei rifiuti è ancora in fase di sperimentazione, eppure, basta fare un giro online per imbattersi in una miriade di software house che già offrono un gestionale interfacciato con il Rentri. Altre, addirittura, offrono corsi di formazione in attesa del rilascio definitivo. Facile intuire che si tratti delle realtà associate alle associazioni di categoria incaricate di portare avanti la fase di sperimentazione, ma la motivazione alla base è anche un'altra. «Il Rentri sta al mondo dei rifiuti così

come la fatturazione elettronica sta al mondo amministrativo», spiega **Mas-similiano Giraudo**, Project Manager di Informatica EDP Srl, una delle aziende che vantano già una versione di prova interoperata del software Prometeo Rifiuti, in grado di dialogare con il Rentri. «In altre parole», continua, «per noi rappresenta un'interessante opportunità di business, dal momento che sono circa 300mila le aziende». Tutti potenziali clienti, quindi, e le software house si portano avanti. «È una questione molto commerciale, ma non solo: i clienti che già utilizzano il nostro software si aspettano che lo adeguiamo al Rentri e noi ci stiamo attivando in tal senso, mentre gli operatori del settore rifiuti che ancora non utilizzano un programma, presto potrebbero aprire gli occhi. In altre parole, esiste una platea molto ampia che si potrà digitalizzare nel prossimo futuro». Perché le imprese della filiera dei rifiuti che hanno preso parte alla sperimentazione non sono tante, anzi. «Parliamo di circa l'1% delle realtà», spiega Giraudo. «Nel nostro caso, su circa 1500 clienti a cui abbiamo inviato una notifica avvertendo della possibilità di prendere parte alla fase di test del Rentri, solo tre hanno aderito, tutte realtà importanti con una determinata sensibilità ambientale».

Anche **Luca Colombo**, CEO di SIA Sistemi Informativi Aziendali che offre agli operatori il software GRIF per la

gestione dei rifiuti, conferma la scarsità di imprese che hanno preso parte alla sperimentazione: «Abbiamo testato e collaudato un software di integrazione del Rentri, anche se il prototipo dovrà essere modificato alla luce del decreto attuativo. Tuttavia, si tratta di un servizio non ancora richiesto. Ci sono realtà che lo stanno sperimentando, ma si tratta perlopiù di grandi aziende che hanno risorse da dedicare a questa attività. Come software house, il nostro compito è gestire le modifiche necessarie per i nostri prodotti e il nostro approccio è quello di farci trovare pronti e a disposizione per chi decide in interoperare». Nonostante la scarsa adesione alla fase di sperimentazione, però, i presupposti sono buoni. «L'Albo nazionale dei gestori ambientali», continua Colombo, «ha lavorato bene in questa prima fase e si è dimostrato ricettivo rispetto ai suggerimenti tecnici che le software house hanno fornito. La preoccupazione ora riguarda i prossimi decreti attuativi e le tempistiche con cui saranno emanati, che speriamo siano celeri affinché vi sia il tempo necessario per adeguare i sistemi».

«Non ci resta che aspettare per dare risposta ai punti interrogativi che sono rimasti», conclude Giraudo. «Dalla bozza del Decreto sembra che alcune osservazioni siano state recepite, ma è da tutto da verificare». ■



È il numero di aziende che nel prossimo futuro saranno obbligate a dismettere l'attuale organizzazione basata sul cartaceo per spostare un sistema digitale. E di conseguenza avranno bisogno di strumenti adeguati a tale transizione

La soluzione per la gestione della tua flotta e della logistica



Scopri i nostri servizi

www.flottaweb.com



Monitoraggio Continuo



Scarico Dati Tachigrafo



Gestione Autista



Catena del Freddo



Sicurezza h24

Calcolo predittivo dei viaggi

- Gestione delle borse carico
- Integrazione con TMS
- Localizzazione satellitare



L'UNICA PIATTAFORMA CHE SCEGLIE I CARICHI IN AUTOMATICO



ANCHE ALL'ESTERO IL DIGITALE SI MUOVE

In Francia il sistema è stato dematerializzato solo dallo scorso gennaio. In Germania i Länder forniscono gratuitamente il software alle aziende. In Spagna la procedura elettronica è obbligatoria solo per i rifiuti pericolosi.

Il Renti – potrebbe posizionare l'Italia tra i Paesi più avanzati d'Europa in materia di digitalizzazione del sistema. All'estero, infatti, sono poche le piattaforme telematiche in grado di garantire modelli di gestione digitale altrettanto all'avanguardia, così come dovrebbe essere – almeno sulla carta – il Renti.

FRANCIA: AL VIA SOLO DA QUEST'ANNO

In Francia, per esempio, la tracciabilità dei rifiuti pericolosi è stata dematerializzata solo a partire dallo scorso gennaio. Nel 2020 la legge 105 del 10 febbraio sulla lotta ai rifiuti e l'economia circolare - nota anche come legge anti-spreco per un'economia circolare, o legge AGECL - ha aperto la strada a un rafforzamento della tracciabilità dei rifiuti. Il successivo decreto n. 321 del 25 marzo 2021, in vigore appunto dal 2022, ha precisato i contorni dell'evoluzione normativa in materia portando alla dematerializzazione delle note cartacee, le cosiddette BSD, cioè le bolle di accompagnamento, e istituendo un registro nazionale dei rifiuti che ne assicura la tracciabilità in uscita dalle aziende registrando in ordine cronologico le informazioni relative alla produzione, alla spedizione, alla ricezione e al loro trattamento. Dopo un periodo di tolleranza fissato al 30 giugno scorso, a partire dal primo luglio, quindi, tutti i rifiuti prodotti (pericolosi e non) devono quindi essere registrati digitalmente.

GERMANIA: DECIDONO I LÄNDER

In Germania, invece, per poter fornire

efficacemente alle autorità competenti in materia di rifiuti gli strumenti informatici di cui hanno bisogno e per implementare i sistemi informatici nell'ambito del monitoraggio dei rifiuti, i Länder federali hanno concordato una stretta collaborazione, concludendo così l'accordo amministrativo per i sistemi informatici comuni sui rifiuti. Il punto di partenza per la cooperazione tra gli Stati federali, il cui gruppo di lavoro sui sistemi comuni di elaborazione dei dati sui rifiuti è denominato Gal DadSys, è stato lo sviluppo del sistema di monitoraggio dei rifiuti ASys come applicazione specializzata e standardizzata a livello nazionale per le autorità competenti in materia di rifiuti a partire dal 1999. Negli anni successivi, le procedure elettroniche sono state introdotte come obbligatorie o facoltative in vari settori della normativa sui rifiuti. I Länder si impegnano quindi a svi-

luppare e gestire il software necessario per questi processi, mettendolo gratuitamente a disposizione delle aziende produttrici di rifiuti, delle società coinvolte nello smaltimento e delle autorità competenti in materia di rifiuti attraverso un sito web dedicato dal quale è possibile accedere direttamente a diversi strumenti tra cui l'e-EFBV, cioè il Registro specializzato delle imprese di smaltimento rifiuti; l'e-AEV, l'Ordinanza sulla notifica e autorizzazione dei rifiuti che consente di effettuare la domanda di autorizzazione, l'invio dei documenti e il rimborso delle spese; l'e-MMV, cioè la rendicontazione elettronica delle quantità e l'e-NRV per il controllo del calcolo delle cifre e l'assegnazione dei numeri della lettera di vettura e del tagliando di accettazione. Il 1° giugno 2021 i Länder associati al Gal DadSys hanno aggiudicato a Volavis GmbH l'appalto nella procedura di «Creazione





e manutenzione del sistema elettronico ufficiale di informazione sui rifiuti (eBAIS)». L'incarico prevedeva la realizzazione dell'eBAIS entro settembre 2021 e la successiva manutenzione del sistema almeno fino al 31 dicembre 2024.

SPAGNA: SOLO I PERICOLOSI

In Spagna, infine, la prima disposizione aggiuntiva del Regio Decreto 553/2020 del 2 giugno 2020 regola la spedizione dei rifiuti nel territorio dello

Stato stabilendo che le Comunità Autonome devono optare per il trattamento elettronico della procedura di spedizione da effettuarsi attraverso la procedura istituita dal ministero per la Transizione Ecologica o attraverso la procedura stabilita nella sede elettronica del proprio Governo autonomo. La procedura elettronica è tuttavia necessaria solo per le spedizioni di rifiuti soggetti a notifica preventiva, in particolare spedizioni di rifiuti pericolosi e non pericolosi destinati allo smaltimento e spedizioni di rifiuti domestici misti identificati dal

codice LER 20 03 01 e altri rifiuti destinati al recupero, come specificato nei regolamenti. Il ministero per la Transizione ecologica e la Sfida demografica (Miterd) ha inoltre sviluppato una procedura, obbligatoria dal 1° settembre 2021, per la presentazione della Notifica preventiva e dei documenti di identificazione da parte dell'operatore della spedizione, nonché per l'accettazione o il rifiuto dei rifiuti da parte del gestore di destinazione. ■

Tracciabilità dei rifiuti

LE ESPERIENZE DEGLI ALTRI

PAESE	STADIO DIGITALIZZAZIONE
Francia	Dal 2022 è partita la dematerializzazione delle note cartacee o anche bolle di accompagnamento con l'avvio del registro nazionale dei rifiuti che ne assicura la tracciabilità chiedendo registrazione alle aziende di informazioni relative a produzione, spedizione, ricezione e trattamento.
Germania	I Länder federali hanno voluto creare un sistema informatico di gestione in comune dei rifiuti e hanno creato un sistema di monitoraggio e quindi sviluppato un software offerto gratuitamente a tutta la filiera tramite un sito dedicato da cui accedere a informazioni e ottenere i numeri della lettera di vettura e del tagliando di accettazione.
Spagna	Una norma del 2020 chiede alle imprese di gestire le spedizioni tramite una procedura elettronica indicata dallo Stato, ma obbligatoria soltanto per alcune categorie di rifiuti. Un'altra procedura, obbligatoria dal 1° settembre 2021, serve a presentare notifica preventiva e documenti di identificazione della spedizione, nonché all'accettazione.





Non c'è un buon feeling fra autotrasporto e tecnologie della comunicazione. Qualche intoppo nel corso della sperimentazione del Rentri sta facendo evocare le disavventure in cui negli anni scorsi sono incorse le imprese del settore ogni volta che – sotto l'egida della velocizzazione e della sicurezza – sono state chiamate a compilare via computer o smartphone complicati formulari e a validarli con requisiti e certificazioni digitali. Ormai basta la minima difficoltà per far spuntare all'orizzonte il Moloch del Click-Day del Sistri: quell'11 maggio 2011, in cui un terzo delle imprese coinvolte non riuscì a entrare nel sistema. Lo stesso ministero dell'Ambiente comunicò che dalla mezzanotte alle 17 erano stati effettuati 121.991 accessi, da 65.985 utenti, ma 21.762 operazioni erano state rifiutate. Un esito che il ministero osò definire «confortante», perché il sistema

aveva retto il picco di 20 mila accessi in contemporanea a metà mattinata. In realtà, oltre ai 121 mila accessi effettuati ne erano stati registrati 37 mila (di 18 mila imprese) non riusciti. Un «fallimento», invece, per il presidente FAI-Confrtrasporto, **Paolo Uggè**, anche perché non fu solo questione di accessi, ma di tempi: almeno mezz'ora davanti al computer, mentre per compilare il cartaceo bastano tre minuti. Per il Sistri la fine cominciò quel giorno. In tempi più recenti, anzi recentissimi, la procedura telematica per il credito d'imposta a sostegno del fortissimo aumento del prezzo del gasolio, ha fatto penare parecchio gli autotrasportatori. Nonostante 191 FAQ distribuite in sette tornate dall'Agenzia delle Dogane, la piattaforma su cui presentare la richiesta ha rischiato brutto. Aperta alle 15 del 12 settembre scorso, ha visto subito migliaia di imprese restare fuori della porta, costringendole a ripresentare

la domanda. Il presidente di Unatras, **Amedeo Genedani**, il giorno dopo ha tuonato: «La piattaforma online non è stata all'altezza della situazione, provocando disagi e malcontento tra gli operatori a cui è stato negato di completare correttamente



CON L'INCUBO DEL CLICK-DAY

Qualcuno sostiene che a segnare l'inizio della fine del Sistri fu il Click Day dell'11 maggio 2011, quando un terzo delle imprese coinvolte non riuscì ad accedere nel sistema. Ma di inutili giorni trascorsi con il mouse in mano è piena la storia del trasporto merci su strada. L'ultimo, in ordine di tempo, lo scorso 12 settembre...

TRE GIORNI SCOLLEGATI

DATA	EVENO	ESITO
11 maggio 2011	Click Day del Sistri	Il ministero conteggia 121.991 accessi effettuati da 65.985 utenti, ma 21.762 operazioni vengono rifiutate. A queste vanno aggiunte le 37 mila registrazioni non riuscite.
15 dicembre 2016	L'Albo degli autotrasportatori introduce il pagamento obbligatorio on line delle quote	Il tentativo di digitalizzare i versamenti si rileva un insuccesso, viste le enormi difficoltà di riuscire a versare le quote. Alla fine viene reintrodotta - e rimane ancora oggi - il vecchio pagamento con bollettino postale.
12 settembre 2022	Aprire la piattaforma per ottenere credito di imposta del 28%	Migliaia di imprese non riescono ad accedere e devono ripresentare domanda. Secondo il presidente di Unatras Amedeo Genedani, «la piattaforma online non è stata all'altezza della situazione».

il caricamento delle istanze».

E molti ancora ricordano il 15 dicembre 2016, quando sul sito dell'Albo degli autotrasportatori, comparve un comunicato dal titolo «Avviso difficoltà pagamento quote», in cui l'organismo segnalava che «sono in

via di risoluzione i problemi di natura tecnica che hanno determinato, nei giorni scorsi, difficoltà nel pagamento dei contributi d'iscrizione per l'anno 2017». A tutt'oggi, per sicurezza, le quote si possono pagare anche con bonifico bancario o con un bollettino postale da scaricare dal sito. Certo, un po' è colpa anche degli autotrasportatori, la cui alfabetizzazione digitale, soprattutto nel caso delle aziende più piccole che non possono pagarsi un esperto, è inadeguata a risolvere problemi complessi. Nei primi giorni della piattaforma per il credito d'imposta, l'Agenzia delle Dogane, per difendersi dalle critiche, ha stilato un elenco degli errori più comuni commessi dagli utenti: l'estensione dei file diverso da .csv; l'intestazione diversa da quella attesa; la cifra del campo «importo a rimborso» maggiore di quella di «importo fattura»; il punto usato come separatore delle migliaia nel campo «importo» e, sempre a

questo proposito, la presenza di più cifre decimali. Altri errori riguardano il separatore tra i campi, che deve essere il punto e virgola (ma uno solo e senza metterlo a fine riga). E poi, caratteri sbagliati o stringhe con lunghezza maggiore di quella corretta. Ma davvero un autotrasportatore deve sapere che cos'è una «stringa»? O un file .csv? E questa storia della virgola e del punto e virgola non ricorda un po' la lettera di Totò e Peppino alla Malafemmina? O non sarebbe meglio predisporre procedure e formulari più semplici, capaci magari di autocorreggersi o di segnalare l'errore? Non sarebbe meglio anticipare i problemi, anziché rincorrerli con le FAQ? Altrimenti questo voler piegare i cittadini alle proprie esigenze telematiche diventerà rapidamente una nuova forma di malaburocrazia: la teleburocrazia. ■





COME EVITARE CHE IL SISTEMA VADA IN CRASH

Bisogna stimare il numero di utenti che potrebbe utilizzare il sistema simultaneamente e creare un'interfaccia semplice da gestire. Ma è necessario anche spiegare bene agli utenti come devono farlo. E sia per la fase tecnica che per quella formativa ci vuole tempo

di Elisa Bianchi

Quando si costruisce un software che sarà utilizzato contemporaneamente da un certo numero di utenti, è necessario fare un dimensionamento, stimare quanti potrebbero essere gli utenti che vi faranno utilizzo simultaneamente e far sì che il sistema sia in grado di gestirli. Naturalmente, fare un dimensionamento quanto più ampio rappresenta un costo elevato

Luciano Baresi, ordinario PoliMi

Quando si parla di sistemi informatici complessi - che in determinate occasioni devono funzionare perfettamente - l'Italia è tristemente nota per i suoi fallimenti, più che per i suoi successi. Emblematico il caso dell'Agenzia delle Dogane e del malfunzionamento della piattaforma per il credito d'imposta a sostegno dei maggiori costi del carburante che lo scorso settembre ha creato non pochi problemi alle imprese che dovevano presentare la domanda. Anomalie che potrebbero ripresentarsi anche con l'introduzione del Rentri e che quindi è bene capire come prevenire ed eventualmente curare. Ma quali sono gli errori che stanno alla base di tali malfunzionamenti?

IL CALCOLO DEL DIMENSIONAMENTO

«Volendo fare alcune considerazioni generali, che valgono quindi per qua-

lunque sistema», spiega **Luciano Baresi**, professore ordinario di Ingegneria del software presso il Dipartimento di Elettronica, informazione e bioingegneria del Politecnico di Milano, «quando si costruisce un software che si suppone sarà utilizzato contemporaneamente da un certo numero di utenti, è necessario fare un dimensionamento, cioè stimare quanti potrebbero essere gli utenti che vi faranno utilizzo simultaneamente e, di conseguenza, far sì che il sistema stesso sia in grado di gestirli tutti o quantomeno una quantità significativa. Fondamentale, quindi, che il dimensionamento del sistema sia ragionevole rispetto alla stima dell'utenza prevista. Naturalmente, fare un dimensionamento quanto più ampio rappresenta un costo elevato, per questo motivo occorre fare tali valutazioni con cognizione di causa e fare in modo che il carico stimato e il carico reale coincidano o differiscano di poco».





Quando si progetta un'interfaccia è bene che sia la più semplice e fruibile possibile, e che si utilizzino paradigmi comunicativi adeguati all'utenza. Un aspetto facilitatore è quello di limitarsi a chiedere informazioni strettamente necessarie e di farlo in maniera incrementale, in modo che l'utente non sia sopraffatto dalla quantità di informazioni richieste

**Luciano Baresi,
ordinario PoliMi**

PER FACILITARE «CHIEDERE IL GIUSTO»

Dal punto di vista dell'usabilità, cioè della facilità di utilizzo del sistema, inoltre, ci sono diversi accorgimenti che possono essere tenuti in considerazione e che potrebbero facilitare non di poco l'integrazione del nuovo sistema. «Prima di tutto», continua Baresi, «è bene basarsi su tecnologie standard, aperte e comuni a tutti i principali sistemi. In secondo luogo, quando si progetta un'interfaccia è bene che sia la più semplice e fruibile possibile, e soprattutto che si

utilizzino dei paradigmi comunicativi adeguati alla propria utenza. Sicuramente un aspetto facilitatore potrebbe essere quello di limitarsi a chiedere le informazioni strettamente necessarie e, altresì, farlo in maniera incrementale, in modo che l'utente non sia sopraffatto dalla quantità di informazioni richieste. Coinvolgere nel processo esperti di Human computer interaction e dare loro modo e tempo di testare l'interfaccia su un campione, sicuramente faciliterebbe tale operazione».

MEGLIO INTRODURRE GRADUALMENTE

Il mondo accademico, dunque, conferma le richieste e le perplessità avanzate dalle associazioni di Software house coinvolte nel processo di sperimentazione del Rentri, nella sua versione «beta», cioè non definitiva. «Per evitare che il sistema vada in crash», spiega **Luca Arena** di Assintel, «abbiamo bisogno di tempo per poterlo sviluppare e testare adeguatamente. Non ci aspettiamo grandi problemi dal punto di vista tecnico, dal momento che al giorno d'oggi le tecnologie informatiche hanno fatto grandi passi in avanti e supponiamo che i sistemi siano dimensionati adeguatamente, quanto invece dal punto di vista operativo. Per questo motivo abbiamo chiesto un'introduzione graduale del sistema in termini di funzionalità e,

altresì, riteniamo che dovrebbe essere posticipata l'introduzione delle funzionalità ancora da esplorare. Infine», conclude Arena, «l'unico modo per garantire che l'utenza acquisisca praticità con il nuovo sistema e quindi che si evitino errori in fase di compilazione, è svolgere un'adeguata attività di formazione e informazione. I software possono essere studiati e creati nella maniera più semplice possibile, ma vanno comunque spiegati e ci vuole tempo affinché le nozioni vengano recepite e acquisite correttamente». ■

L'unico modo per garantire che l'utenza acquisisca praticità con il nuovo sistema e quindi che si evitino errori in fase di compilazione, è svolgere un'adeguata attività di formazione e informazione. I software possono essere studiati e creati nella maniera più semplice possibile, ma vanno comunque spiegati e ci vuole tempo

**Luca Arena,
Assintel**



MULTITRAX
D-TEC cisterna per reflui

Tra

le riforme strutturali italiane favorite dall'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) compare anche il Programma nazionale di gestione dei rifiuti, considerato – nelle intenzioni del ministero – uno strumento di indirizzo per i territori e per una pianificazione mirata, basata cioè su specifiche necessità. Il PNRR ha previsto una linea di investimento dedicata e ha stanziato 1,5 miliardi di euro per il potenziamento della raccolta differenziata, il revamping e la realizzazione di nuovi impianti di trattamento dei rifiuti urbani provenienti dalla raccolta differenziata e impianti innovativi di trattamento di filiere ancora ai margini dell'economia circolare. Una cifra importante che l'Italia deve sapere spendere con intelligenza. L'esigenza di ripensare i cicli produttivi nell'ottica di un'economia circolare impone di trovare nuove o più raffinate soluzioni tecniche per valorizzare al meglio rifiuti e residui industriali.

Dalla raccolta dei rifiuti per passare al trasporto e per poi arrivare alla trasformazione. Di tutto questo Ecomondo, storico salone presente a Rimini da oltre 25 anni, è la vetrina migliore. Ma soprattutto è anche il palcoscenico ideale per presentare semirimorchi dedicati allo smaltimento dei 'sacchi neri' o alla movimentazione e al successivo recupero di tutto ciò che per uso o per scarto di lavorazione ha assunto i connotati del rifiuto.

Il momento critico paradossalmente esalta questo concetto. Perché se è vero che l'attuale crisi energetica obbliga l'Europa – Italia compresa – a imprimere una forte accelerazione alla riduzione della dipendenza esterna nell'approvvigionamento di risorse energetiche, la sfida ambientale – che diventa anche economica



MULTITRAX
KRAKER piano mobile K-Force

e geopolitica – impone di guardare sempre più seriamente alla strategicità della gestione dei rifiuti, in quanto proprio da qui può provenire un decisivo contributo al raggiungimento degli obiettivi in materia di autosufficienza, decarbonizzazione, transizione energetica e uso efficiente e circolare delle risorse.

Ecomondo, quindi, mostrerà in fiera a Rimini – dall'8 all'11 novembre – un piccolo campionario di allestitori specializzati in piani mobili, ribaltabili, scarrabili e portacontainer, oltre ai costruttori di gru e accessori come polipi e caricatori. Non ci sarà tutto, ma quello che c'è è indicativo delle tendenze in atto.

MULTITRAX

Le prime: piano mobile Kraker e ribaltabile D-TEC

«L'appuntamento di Rimini, come in generale le manifestazioni di punta a livello nazionale – spiega **Alberto Maggi**, AD della Multitrax di Cremona – per noi sono imprescindibili, come il Transpotec di Milano o il Samoter di Verona, a cui non a caso parteciperemo l'anno prossimo con il Roller crane trailer D-Tec». Ecomondo, invece, nell'ottica di Maggi «è un appuntamento di primaria importanza per proporre al mercato le soluzioni e i prodotti

più avanzati per ottimizzare la logistica in un'ottica di sostenibilità». Rispetto alla passata edizione gli spazi occupati dalla società cremonese sono addirittura raddoppiati, ospitando in due stand diversi un totale di sei veicoli. «Saremo presenti con uno stand nel padiglione C7, dove esponiamo il piano mobile Kraker K-Force da 92 mq e la vasca ribaltabile per rottami D-Tec Steeltipper da 57 mq (presenti entrambi all'IAA di Hannover dello scorso settembre) e nel D5 la cisterna D-Tec per reflui zootecnici FV2006 con sterzanti a



MULTITRAX
D-TEC vasca per rottami Steeltipper

MOVIMENTI DI RIFIUTO

I rifiuti sono tanti e diversi. E per ognuno esistono modalità di movimentazione differenti. Quindi anche l'offerta di allestimenti funzionali a questa tipologia di trasporto è molto varia, seppure dominata dai piani mobili e dalle vasche, con alcune cisterna per utilizzi specifici, compresi quelli che stanno aprendosi nel settore del biogas. Catalogarli tutti è impossibile. Abbiamo pensato quindi di utilizzare i mezzi che saranno esposti al salone Ecomondo, in scena a Rimini dall'8 all'11 novembre, per indicare una panoramica del settore.

di Massimiliano Barberis



MENCI
piano mobile

ralla e tara di 6.700 kg».

Da notare sul ribaltabile la presenza – in anteprima per il mercato italiano – della barra para incastro sollevabile pneumaticamente per aumentare la luce da terra in fase di scarico e ridurre così il rischio di danneggiamenti. La progettazione segue, poi, la nuova legislazione che impone di abbassare il 'paraurti' da 55 a 45 cm da terra, in modo da evitare, in caso di incidenti, che un altro veicolo finisca sotto la coda del semirimorchio.

Rispetto al mercato, invece, Maggi riscontra come il settore del trasporto rottami sia praticamente bloccato. «Esiste una forte contrazione della domanda di acciaio – sostiene –, le acciaierie lavorano meno e siccome c'è anche una rapida discesa dei valori delle materie prime,

le stesse acciaierie attendono a comprare materiale, aspettando prezzi migliori da un giorno all'altro». L'AD di Multitrax aggiunge che tutto questo «ha portato le aziende stesse a sovrastoccare i magazzini, per paura che si crei man-

canza di materia prima e, temendo che a breve possa costare di più, tendono ad accumulare troppa. Per cui, con la produzione rallentata (e peraltro con un costo dell'energia aumentato) e il calo dei prezzi, si ferma tutto. È una situazione destinata a finire, ma quando non si sa». A fronte di queste criticità nel trasporto di rottami ferrosi, presenti con modalità diverse anche nel trasporto legname e dei derivati, «nel mercato dei mezzi dedicati ai reflui – conclude Maggi – cogliamo al contrario una continua crescita di richiesta. Anche grazie al decreto sul biometano, da poco promosso, che spinge all'apertura di nuovi impianti. Per cui dopo dieci anni di esperienza in questo settore specifico possiamo dire la nostra sui cambiamenti stessi del comparto e vedere il lato positivo».

Il gruppo lombardo, infine, raccoglie molte soddisfazioni dal settore del noleggio, aperto da alcuni anni e che propone 120 mezzi attualmente affidati a clienti o a futuri acquirenti, che tramite questa formula testano trailer e cisteme e ne verificano pregi e vantaggi.

MENCI

Scarrabile Zorzi in anteprima mondiale

Anche Menci, ormai da qualche anno il primo allestire nazionale, partecipa a Ecomondo. **Andrea Menci** giustifica la presenza della sua azienda spiegando come «a livello nazionale Ecomondo è la vetrina a cui puntare. Inoltre, nel 2022 è l'unica fiera a cui partecipiamo perché consideriamo molto importante questo settore, sia l'ecologico che l'agrario». In realtà Menci puntualizza che si tratta di segmenti di mercato caratterizzati da andamenti non sempre ritmati allo stesso modo: «A volte – spiega – va maggiormente la macchina per l'ecologia, che 'tira' sempre e di cui abbiamo una produzione costante. Poi, quando arriva il periodo della raccolta dei cereali aumentano le altre tipologie di trailer. Il mercato nazionale per noi rimane fondamentale. Anche quello estero senza dubbio lo è e non a caso abbiamo molti storici clienti stranieri. Però, rimane il fatto che i nostri concorrenti sono già lì sul territorio e noi



MENCI
piano mobile

invece dobbiamo valicare le Alpi».

A catalogo il costruttore toscano ha due macro-aeree. Il brand Menci è legato soprattutto ai piani mobili e ai ribaltabili per trasportare agrario, cereali sfusi e rifiuti. Con il marchio Zorzi, invece, su punta sugli scarrabili e sull'ecologia. E Ecomondo ci preannuncia Menci ci sarà proprio un nuovo scarrabile mostrato in anteprima mondiale. Tra i mezzi esposti, poi, compare un nuovo piano mobile che riesce a maggiore il volume grazie a determinate scelte tecniche, relative soprattutto agli spessori ma anche ad altre soluzioni. Degno di nota anche un ribaltabile a cassa quadra. Rispetto ai piani mobili, invece, «la grande differenza fra quelli che abbiamo a listino – conclude Menci – è la presenza in alcuni modelli dei sistemi di raccolta del percolato». Ogni mezzo, laddove è dedicato a un tipo di materiale ben preciso – ferro, vetro, umido, ecc – monta particolari sistemi di pulizia delle doghe.

TECNOKAR

Avanti con alluminio e doghe con doppio appoggio

Altro costruttore italiano di peso è la TecnoKar di Spoleto, presente a Ecomondo con due mezzi. Il primo, come ci spiega **Marco Luzzi**, marketing manager dell'allegatore, è il «Delfino 10500, un ribaltabile in alluminio di 56 metri cubi che sta avendo un grande successo commerciale». Il costruttore umbro lo realizza all'interno di un nuovo stabilimento produttivo, ma su «una linea dedicata alle lavorazioni dell'alluminio, completamente isolata dal resto delle altre lavorazioni di

carpenteria, per evitare che l'acciaio degli altri mezzi possa contaminare in qualche modo l'alluminio». È un ribaltabile posteriore adatto per trasportare varie tipologie di merci, comprese le plastiche, e che ovviamente sfrutta la ridotta tara dell'alluminio (nelle diverse versioni "balla" tra i 66 e i 68 quintali) per incrementare la capacità di carico.

Il secondo è un semirimorchio a piano mobile Legras di cui TecnoKar è rivenditore per l'Italia. La caratteristica che lo differenzia da altri veicoli simili presenti sul mercato – chiarisce Luzzi – «un sistema di doghe unico, con doppia superficie di appoggio e doppi supporti per garantire una maggiore resistenza e longevità del piano di carico».

TMT

L'intermodale con assale elettrico SAF

Direttamente dall'IAA di Hannover arriva a Rimini il semirimorchio TMT con assale elettrico SAF Trakr. «Ci è sembrato la scelta più corretta per una fiera del



TECNOKAR
ribaltabile in alluminio



TMT
piano mobile
con assale elettrico
Saf-Holland



sfuso non richiede più mezzi esterni per il sollevamento o il ribaltamento del container, ma semplicemente l'azionamento del pianale. Lo stesso trattore che trasporta il container sarà in grado di impartire il comando di carico e scarico senza che siano necessari altri veicoli.

FASSI

Un gruppo con tanti marchi al servizio dell'ambiente

Anche per Fassi, costruttore bergamasco di gru, Ecomondo si rileva sempre più una manifestazione basilare. Prova ne sia che, come spiega **Silvio Chiapusso**, a capo del marketing della Casa di Albino, «ogni anno aumentiamo gli spazi e multiplichiamo nostra presenza in più punti

genere», spiega **Stefano Del Sordo**, responsabile marketing e comunicazione del gruppo di Ascoli Piceno. È un piano mobile con pareti laterali, piastri- ne standard Huckepack e ganci nave. Equipaggiato con il secondo assale elettrico che carica una batteria sul retro del semirimorchio con lo scopo di muovere il piano mobile in carico e scarico. E proprio all'IAA questo piano mobile TMT si è aggiudicato il primo posto nella categoria "Body" per il Trailer Innovation Award 2023. È la prima azienda italiana a vincere questo prestigioso premio internazionale affiancandosi a grandi aziende del settore.

Il contenuto innovativo del Container Moving floor consiste nell'applicare il pianale mobile a un container in acciaio. In questo modo, il trasporto di materiale



FASSI
MARREL scarrabile telescopico



FASSI
CRANAB gru caricatore RZ18.2

“user friendly”, limitatore di momento elettronico Fassi FX500.



EMILIANA SERBATOI
sistema gestionale
di controllo Emiltouch



FASSI gru F185A.1.25

della fiera».

D'altra parte Fassi, aggiunge

Mauro Del-

lacasa, responsabile com-

merciale Italia, «è attenta

alle tematiche ambientali

già da diversi

anni e i nostri

prodotti, grazie

alle loro caratte-

ristiche e alle

possibili applicazioni,

sono sempre più utilizzati per la realizzazione e la manutenzione degli impianti di energia alternativa, la costruzione e la manutenzione dei sistemi ferroviari, il mantenimento del verde pubblico, in contesti di bonifica, dighe e raccolta e trattamento delle acque. Disponiamo di svariati accessori per la raccolta differenziata e abbiamo sviluppato una serie di funzionalità pensando proprio a questo segmento».

Fassi continua quindi a sviluppare soluzioni con cui accorciare i tempi dei processi produttivi, contenere il dispendio di energia e accrescere la sicurezza delle movimentazioni. Il tutto a salvaguardia dell'ambiente. Non stupisce, quindi, che il settore ambiente sia strategico anche per i marchi internazionali partner del gruppo. Esempari in tal senso le attrezzature prodotte da Cranab AB e Marrel, utilizzate in applicazioni attivate in diversi cicli produttivi dell'economia circolare. Cranab produce gru forestali e per il settore riciclo. In Svezia, nelle foreste occidentali di Bothnia, si concentra la produzione della gamma off-road. Gli scarrabili della francese Marrel sono

uno supporto concreto per il trasporto e la gestione di rifiuti e di un'ampia gamma di materiali. Più nello specifico a Rimini Fassi espone:

- una gru caricatore Cranab RZ18.2 da riciclo ripiegabile a Z, con lunghezza al punto di aggancio accessorio di 8,3 m con singolo sfilo telescopico. Ha capacità di sollevamento da 2.580 kg a 4 m e 2.250 kg a massima estensione;
- una Cranab TZ12R, sempre da riciclo, ripiegabile a Z, con lunghezza al punto di aggancio accessorio di 7,7 m con doppio sfilo telescopico e capacità di sollevamento da 3.100 kg a 6 m e 1.350 kg a massima estensione. La versione riciclo è comprensiva di limitatore di momento FX200 e controllo stabilità con doppio settore FSC/M1;
- lo scarrabile Marrel AL26SLi S67, telescopico, con momento di sollevamento di 26 t con comandi elettrici di nuova generazione, linea idraulica per rullo stabilizzatore verticale, telaio snodato Ampliroll Marrel che garantisce miglioramento della leva di sollevamento;
- una Gru Fassi F185A.1.25 e-dynamic, 165 kNm di momento massimo, versione 5 sfilii idraulici con doppie attivazioni in punta per accessorio idraulico, tubazioni interne, lunghezza max 12,90 m con capacità a massimo sbraio pari a 1050 kg e 4415 kg a sfilii rientrati. Braccio corto per riduzione sensibile della distanza di carico tra colonna e punto di aggancio, radiocomando 6 funzioni RCS con display e funzionalità

EMILIANA SERBATOI

Diesel e Adblue nello stesso contenitore

Emiliana Serbatoi espone a Rimini il nuovo serbatoio in polietilene per il trasporto combinato di carburante Diesel (900 litri) e AdBlue (100 litri) con coperchio lucchettabile Carrytank 900+100. Prodotto interamente in polietilene è in grado di stoccare e trasportare in maniera combinata e in sicurezza fino a 900 litri di gasolio e 100 litri di AdBlue. L'innovazione del Carrytank 900+100 è celata all'interno: 2 serbatoi combinati (gasolio e AdBlue) disegnati, progettati e testati per resistere alla pressione. Per rendere la sua movimentazione ancora più rapida ed efficiente, il serbatoio, oltre alle tasche per i carrelli elevatori, è dotato di 4 anelli per il sollevamento a pieno carico dall'alto che consentono di sovrapporre i serbatoi in stoccaggio. In mostra anche l'Emiltouch il nuovo sistema gestionale di controllo e monitoraggio delle erogazioni di rifornimento interamente progettato e sviluppato da Emiliana Serbatoi. Omologato dal ministero dell'Interno con Prot. n. 0011658 del 30/07/2010 successivi rinnovi ed estensioni e certificato per l'industria 4.0. ■



EMILIANA SERBATOI
serbatoio per gasolio+AdBlue
Carrytank 900+100

SCELGO LA STRADA PIÙ SICURA PER IL MIO LAVORO



**KM&SERVIZI
AUTOCARRI**

GUIDA IN TRANQUILLITÀ E SEMPLIFICA OGNI TUO SPOSTAMENTO CON GARANZIE SU MISURA, UN'ASSISTENZA AL TUO FIANCO H24 E SERVIZI A PORTATA DI MANO CON L'APP UNIPOLSAI. PER UNA MOBILITÀ SEMPRE UN PASSO AVANTI.



**PROTEGGI
I TUOI
SPOSTAMENTI
CON I DISPOSITIVI
HI-TECH UNIBOX**



**TUTELA
LE MERCI CHE
TRASPORTI DA
EVENTUALI
DANNI**



**PERSONALIZZA
LE TUE COPERTURE
CON FORMULE
COMPACT O PLUS**



**RISPARMIA
CON UNIBOX
IN BASE AI KM
CHE PERCORRI**

UnipolSai Assicurazioni. Sempre un passo avanti.

SCOPRI I VANTAGGI DELLA TUA CONVENZIONE!

Messaggio pubblicitario. Prima della sottoscrizione leggere il set informativo pubblicato sul sito internet www.unipolsai.it
Le garanzie sono soggette a limitazioni, esclusioni e condizioni di operatività e alcune sono prestate solo in abbinamento con altre.

UnipolSai
ASSICURAZIONI



IL PIANO È MOBILE, IL RIFIUTO PURE

È l'allestimento più amato da chi trasporta rifiuti. La ragione è semplice: è estremamente flessibile, visto che oltre a rifiuti sfusi, che riesce a caricare e scaricare con tempistiche estremamente contenute, può far posto anche a pallet, sacchi, balle e rotoli di carta. Così viaggiare pieni anche nel ritorno diventa più agevole

È il campione della raccolta differenziata, l'allestimento più amato da chi è impegnato nel trasporto di rifiuti, anche sfusi, garantendo sempre elevata sicurezza anche perché scongiura rischi di sbilanciamento. Ma alla bisogna è in grado di accogliere anche merci pallettizzate, in modo tale da poter rendere più agevole il reperimento del viaggio di ritorno. Parliamo dei semirimorchi a piani mobili, una tipologia di allestimento proposta da tanti costruttori europei, da Kraker a Knapen, da Schwarzmüller a Benalu, da Legras ad Adamoli, da Stas a Menci, da Gervasi Ecologica a Carmosino, da TMT a Schmitz, da Reisch a Camehl tanto per citare i principali.



Una pratica scaletta di accesso alla cassa per effettuare tutte le verifiche e i controlli del caso. Una soluzione personalizzata proposta in Italia da Oprandi & Partners.



Un'altra pratica soluzione presente sul mercato per coprire il tetto di un piano mobile è quello di ricorrere a un braccio mobile mosso da un motore elettrico alimentato a 24 Volt che srotola velocemente il telo facendo risparmiare tempo ed evitando costose turbolenze aerodinamiche.

Progettato per rendere il trasporto rapido, sicuro ed efficiente il piano mobile si discosta dal principio 'solleva e trasporta', ma applica una tecnologia che consente di caricare e scaricare il rimorchio in pochi minuti spostando il pianale del rimorchio





Il Knapen Exside è un tutto porte invernale, che presenta le sponde superiori sollevate di 30 cm e consente di sfruttare il carico fino alla sommità dell'allestimento.



Il piano mobile si consuma, anche e soprattutto in relazione a ciò che si trasporta. Ecco perché in qualche allestimento - come nel Dura Floor di Knapen - è stato apportato un sistema protettivo, spesso basato su un rafforzamento delle doghe del pavimento, in modo da renderle più resistenti a qualsiasi materiale e rendere allungare la vita del veicolo.



Un accessorio necessario: il sistema di protezione del telo superiore.

avanti e indietro. Il sistema - come detto - può trasportare facilmente un'ampia gamma di prodotti, inclusi pallet, sacchi, balle e rotoli di carta. Il successo dei sistemi di azionamento idraulico si basa su una attrezzatura leggera e di facile montaggio, adatta a tutti i tipi di rimorchi, attrezzature e merci.

I piani mobili - Cargo Floor o Keith sono i costruttori più importanti - sono un sistema multifunzionale di carico e scarico di un'ampia gamma di materiali sfusi, che vengono caricati e scaricati orizzontalmente sul retro. Può anche funzionare in due direzioni e può essere utilizzato sia per il carico che per lo scarico dei prodotti. I trailer a pavimento mobile possono essere provvisti di diversi optional, per renderli

più efficienti e facili da utilizzare. Possono avere assi sollevabili, sterzanti, telecomandi, pavimenti in acciaio o in alluminio con doghe (16 o 21 di norma) da 6, 8 o 10 mm di spessore, tele copri pavimenti incerate a scorrimento automatico. La capacità di carico totale parte da un minimo di 60 m³ per arrivare a 100.

Le modalità per rendere ancora più funzionale sono diverse: strutture isolate e impermeabili per raccogliere il percolato dei rifiuti in serbatoi sotto telaio, doghe più robuste per il trasporto di sabbia o vetro, oppure alleggerite per materiali meno abrasivi. Infine, i piani mobili possono essere montati anche su container intermodali o dotati di gruppi frigo per il trasporto in temperatura di prodotti alimentari. ■



Me l'ha detto un Camionista...

Scambiando due chiacchiere con un'amica trasportatrice, **Elisa Crivellari**, viene fuori che le piace tanto un locale di Silvano Pietra, una cittadina in provincia di Pavia. Elisa, 31enne di Porto Viro (Rovigo), fa l'autista di veicoli industriali da appena due anni - ne abbiamo raccontato la storia qualche tempo fa nella rubrica del nostro sito web "Anche io volevo il camion", andate a vederla. Adesso lavora col centinato per la Logistica Fratelli Ferrara di Cantarana (Venezia) e, nelle pause della sua attività piuttosto faticosa, cerca sempre un posto rilassante a

pranzo e a cena per ricaricare le batterie. «In questo la Trattoria Tre Stelle è perfetta - mi racconta - Su consiglio di alcuni colleghi mi ci sono fermata per passarci la notte ed è stato amore a prima vista. Intanto è facile parcheggiare nel largo piazzale per pesanti. E poi quei ravioli di stufato... una delizia, senza dimenticare i fantastici dolci, come il tiramisù. Con noi camionisti poi i proprietari sono davvero gentili: alla mattina ti fanno il caffè, anche se non avrebbero il servizio bar, e parti che sei pieno d'energia».

ELISA CRIVELLARI CONSIGLIA



TRATTORIA TRE STELLE



Sull'onda dell'entusiasmo della nostra giovane amica, contatto **Matteo Merlano**, il gestore del locale, insieme alla mitica **mamma Silvana**: «Ormai da 27 anni portiamo avanti il ristorante - mi svela - che si chiama così perché quando abbiamo rilevato il locale era la prima struttura ristorativa ad avere un frigorifero a tre stelle per il gelato e le bibite fresche». Matteo mi conferma che **il parcheggio può contenere 25-30 autocarri**, poi mi descrive il **menu della locanda**, che è veramente sterminato e cambia spesso. In questo periodo al top

c'è la carne alla brace (tra cui lo spiedo di Picanhas) e i bolliti, i taglieri di salumi e formaggi, i porcini impanati e non, i ravioli e la pasta fresca fatta in casa. C'è inoltre un **menu fisso a partire da 15 euro**. «Abbiamo anche delle **camere e il servizio doccia a 2 euro** - aggiunge Matteo - Cerchiamo insomma di offrire un servizio a 360 gradi».

Alla Tre Stelle vanno tanti clienti storici ed amici che lavorano sulla strada e che tornano perché si sono trovati bene e a casa. Purtroppo però non sono sempre rose e fiori. «Mi dispiace dirlo - spiega il nostro ristoratore - ma ultimamente qualche componente degli autotrasportatori è più maleducato. Per tanti anni ci siamo trovati bene con loro, ma negli ultimi tempi vediamo atteggiamenti sempre più sconcertanti. Ad esempio l'altro giorno qualcuno ha usato la doccia e l'ha spaccata tutta, andando via senza dire nulla e adesso è fuori servizio. Sia ben chiaro: 'truckers' in gamba e corretti

non mancano, anzi ne vediamo tantissimi, ma qualche mela marcia ci rovina spesso la giornata».

Quello che spiace, aggiungo io, è che questi gesti sporcano l'immagine di una categoria di lavoratori che ogni giorno si consuma sulla strada e che spento il camion vorrebbe rilassarsi anche solo con una semplice doccia. Una categoria di professionisti che da queste "mele marce" come giustamente li apostrofa il nostro ristoratore, può solo prendere le distanze.

Luca Regazzi



TRATTORIA TRE STELLE

Strada per Corana, 1
27050 Silvano Pietra (PV)

Tel 0383 78210

Email trattoria3stelle@alice.it

Fascia di prezzo: 15 - 20 euro

Parcheggio 30 posti autocarro

Servizi doccia - camere

Tipo cucina Italiana e lombarda

Giorno chiusura domenica sera e lunedì

Orari mar-sab 12-14 e 19.30-21.30;
dom 12-14



CARTA D'IDENTITÀ

Nome	Domenico
Cognome	Lizzi
Età	45 anni
Stato civile	Sposato
Punto di partenza	Pescara
Anzianità di servizio	23 anni
Settori di attività	trasporto rifiuti



10 DOMANDE A... DOMENICO LIZZI

di Gennaro Speranza

- 1** **Come mai hai scelto di salire sul camion?**
A differenza di molti, non ho parenti in famiglia che mi hanno insegnato il mestiere, non mi considero un «feticista» del camion né sono uno di quelli che «lo faccio per passione». All'epoca, erano i primi anni 2000, decisi di fare l'autista per scelta economica. Le paghe erano buone. Si guadagnava più del doppio rispetto a un operaio. Poi i tempi sono cambiati, è arrivata la crisi e le cose sono andate sempre peggio. Ma in qualche modo sono rimasto legato al camion.
- 2** **Cosa ti ha convinto a restarci?**
Beh, sai, dopo un certo numero di anni che fai un mestiere, poi è difficile cambiare. Anche perché la vita da autista non ti permette di frequentare scuole o formarti in altro. Questo è ormai il mio lavoro e continuo a svolgerlo come se facessi qualsiasi altra occupazione, con impegno e professionalità.
- 3** **Cosa trasporti?**
Lavoro presso un'azienda del pescarese che si occupa di smistamento e trasporto di scarti industriali di vario tipo: carta, cartone, ferro, rame, televisori, macchinari non più utilizzati ecc. Il mio compito è trasportare questi rifiuti verso gli impianti di smaltimento dedicati, che in genere si trovano al Nord Italia o all'estero.
- 4** **E il viaggio di ritorno?**
Se c'è merce da ritirare per il nostro impianto a Pescara, la ritiriamo. Altrimenti c'è il conto terzi.
- 5** **Com'è lavorare nel settore rifiuti?**
Sicuramente non ti annoi. Ogni viaggio è diverso dall'altro. Trasportando vari materiali, si cambiano tanti tipi di rimorchio. Devi essere pratico con centinati, cisterne, ribaltabili, cassonati, casse mobili. Insomma, devi avere le competenze per saper fare tutto.

- 6** **Le tue passioni?**
I libri, la cucina e la musica. E fare video sul mio canale YouTube.
- 7** **Dicci di più sulla tua attività da youtuber...**
È una passione nata per caso. Alcuni anni fa mi imbattei in due autisti che non riuscivano a chiudere il telone di un camion. Erano anziani, quelli che io chiamo «gli ex», cioè persone che avevano cambiato lavoro o avevano la vecchia patente del militare. Col tempo incontrai anche altre persone di una certa età poco avvezze al mestiere. Nacque così l'idea di fare video didattici e aprii il canale «sQuola di camion», volutamente con la «Q» per dare l'idea di un approccio elementare, in cui spiegavo, ad esempio, come si lega un carico, come si cambia una ruota, a cosa stare attenti.
- 8** **Come è proseguito questo progetto?**
Col tempo si è trasformato e oggi è diventato piuttosto un canale di attivismo in cui parlo dei diritti degli autisti.
- 9** **A proposito di tutele, c'è qualcosa di cui non si parla abbastanza e che invece meriterebbe più considerazione?**
L'assenza dei defibrillatori nelle nuove aree di sosta per camion. Nei regolamenti europei c'è scritto di tutto, da quanti watt devono avere le lampadine dei parcheggi a quanta distanza ci dev'essere tra l'erba e il recinto, ma dei defibrillatori non c'è traccia. È assurdo. Anche perché la nostra professione è tra le più a rischio per gli infarti.
- 10** **Se dovessi fare un ritratto del camionista moderno, come lo dipingeresti?**
Imbruttito, incazzato e sempre in polemica, anche con i nostri stessi colleghi. Il fatto è che la solitudine di questo lavoro è pesante. Quando trascorri parecchio tempo con te stesso, cominci a farti tanti ragionamenti che poi quelli degli altri ti sembrano tutti sbagliati e solo i tuoi sono giusti. E quindi critichi tutto e tutti. Io stesso ricado in questo leitmotiv.

RIGOMMA

ISPIRA TUTTI / SERVI TUTTI

Un servizio completo per la tua azienda!





POLTRONE E POLTRONCINE



Marc Martinez è il nuovo amministratore delegato di MAN Truck&Bus Italia. Martinez, ex presidente del Consiglio di amministrazione di MAN Polonia e dell'area Centro-Est, è in carica dal 1° agosto anche come presidente dell'area Adriatica. Il nuovo amministratore delegato, che ha iniziato la sua carriera nel settore dei veicoli commerciali nel 1988 in Renault Trucks/Gruppo Volvo, succede a Marco Lazzoni.



PENSIERI DA TIR

Se continua così, il semirimorchio servirà per contenere i contanti necessari per pagare il gasolio



È SUCCESSO QUESTO...

28 settembre Il decreto «Aiuti Ter», stanziava altri 85 milioni per l'autotrasporto merci, a sostegno per i forti aumenti di prezzo dei carburanti.

3 ottobre Si apre la finestra per le domande di contributo agli investimenti per l'autotrasporto. Si chiuderà il 16 novembre.

5 ottobre Fiap annuncia la propria uscita da Confrtrasporto. Aveva aderito nel 2013.

6 ottobre Il ministro Giovannini ha firmato il decreto per l'erogazione di 25 milioni di euro per l'acquisto di mezzi ecologici a GNL.

7 ottobre Decisa la ripartizione dei 2 miliardi per la mobilità sostenibile (2023-2034). All'autotrasporto merci toccheranno 300 milioni. Altri 150 per l'intermodalità.



SEMBRA OGGI: ottobre 2002

Arrivano le richieste di rimborso del bonus

Entro il 15 ottobre gli autotrasportatori riceveranno dal ministero dei Trasporti la richiesta di restituzione dei bonus concessi negli anni 1992-1994. Dovranno pagare o in un'unica soluzione entro 60 giorni o in un massimo di 48 rate. Le imprese che intenderanno opporsi potranno chiedere la sospensione del versamento in attesa del giudizio.

IN (&) OUT



Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità

Sostenibili, nel giro di pochi giorni ha stanziato 85 milioni per l'autotrasporto, ha firmato i decreti ministeriali per il credito d'imposta per l'acquisto di AdBlue e di GNL e la ripartizione del Fondo per la mobilità sostenibile che assegna 300 milioni al settore.

L'Agenzia delle Dogane

il cui sistema informatico aveva un buco che respingeva l'accesso di imprese regolari, dichiarando a torto che «non possedevano i requisiti previsti dalla norma». Nel buco sono cadute centinaia di imprese.



...MA ANCHE QUESTO



Non viene pagato: distrugge cinque camion

Ce l'hanno tutti con i camion. Un operaio di una miniera di carbone di Sirnak, in Turchia, stanco di non ricevere lo stipendio da mesi, si è messo nella cabina di comando del suo bulldozer, e ha distrutto cinque camion dell'azienda inadempiente.



LA LUNGA ESTATE CALDA

GIRA SUL WEB





→ www.teleroute.it

Stanco di viaggiare a vuoto? Scegli la borsa carichi Teleroute.

- Viaggi **a pieno carico** in tutte le regioni d'Italia e in Europa
- Oltre **350.000 carichi** ogni giorno tra cui scegliere
- Concludi l'accordo in meno di **un minuto e senza costi extra**
- Con la **garanzia di pagamento**, hai sempre la certezza di essere pagato
- Ottieni il supporto che meriti grazie a un team di **assistenza personalizzata tutto in italiano**
- Lavora con oltre **85.000 utenti tutti verificati** periodicamente da noi di Teleroute.

Cosa aspetti? Migliaia di compagnie di trasporto italiane ci hanno già scelto. Registrati ora su teleroute.it

ALWAYS LOOKING FORWARD

ANTICIPA IL FUTURO. NOLEGGIA CON VRENT.



08 - 11 Novembre 2022

ECOMONDO
THE GREEN TECHNOLOGY EXPO

RIMINI EXPO CENTRE | PADIGLIONE/HALL C5 - Stand 187

INCONTRA I NOSTRI ESPERTI!

vrent
member of vfm company

Vrent è parte di VFM company - l'holding italiana dell'automotive service