



ALIS: AUDIZIONE IN COMMISSIONE TRASPORTI DELLA CAMERA DEI DEPUTATI SULLA PROPOSTA DI PNRR

Marcello Di Caterina: “ALIS ha evidenziato le importanti misure già previste in tema di digitalizzazione, sostenibilità, infrastrutture, intermodalità e formazione, ma ha anche sottolineato l’esigenza di ulteriori interventi a sostegno dell’intero cluster”

“E’ molto importante la presenza di ALIS all’Audizione sulla proposta di PNRR e ringraziamo tutti i componenti della Commissione Trasporti per il momento di confronto, al quale siamo stati invitati ad intervenire a seguito delle nostre numerose istanze presentate al Governo e al Parlamento per dar voce alle aziende associate e all’intero popolo del trasporto e della logistica”.

Così il Vicepresidente e Direttore Generale di ALIS Marcello Di Caterina è intervenuto durante il ciclo di audizioni informali sull’esame della proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza presso la IX Commissione della Camera dei Deputati.

“Evidenziamo con piacere ed orgoglio che molte nostre proposte hanno trovato luogo nel Piano specialmente nelle Missioni dedicate alla digitalizzazione e alla competitività, dove è prevista anche l’adozione del CMR elettronico in Italia, alla rivoluzione green e transizione energetica, tema che resta centrale nella nostra agenda associativa, alle infrastrutture per una mobilità sostenibile, dove un’apposita componente riguarda proprio l’intermodalità per una logistica integrata a testimonianza di quanto il nostro settore sia sempre più rilevante nell’economia nazionale ed europea, alla formazione giovanile e professionale. Al tempo stesso, però, dobbiamo sottolineare la necessità di una maggiore attenzione nei confronti dell’intero cluster e, in particolare, dell’autotrasporto, settore determinante anche in questa fase di emergenza, per il quale ALIS richiede di introdurre uno specifico intervento volto al rapido rinnovo dell’intero parco circolante dei mezzi pesanti, considerando anche che quello italiano ha un’età media di 14 anni ed è secondo per vetustà solo alla Grecia, oltre ad essere rappresentato per circa il 16% ancora oggi da mezzi euro 0,1 e 2. Il PNRR - ha aggiunto Marcello Di Caterina - intende giustamente rappresentare una visione strategica per il Sistema Paese e, pertanto, non possiamo non cogliere tale opportunità proprio per incentivare l’acquisto di nuovi mezzi moderni, tecnologici e a

basso impatto ambientale con motorizzazioni avanzate, ibride o alternative”.

“Tra le nostre osservazioni presentate oggi in Commissione Trasporti, grazie anche e soprattutto ai contributi dei nostri associati, abbiamo proposto ad esempio: in materia di intermodalità il riconoscimento di Marebonus e Ferrobonus quali misure strutturali anche con ulteriori dotazioni finanziarie, pur apprezzando quanto previsto già nella Legge di Bilancio 2021 fino al 2026; il recupero e la realizzazione del Progetto 18, già oggetto di sperimentazione nel nostro Paese, per il trasporto stradale; l'estensione della possibilità di effettuare le procedure di revisione presso le officine private autorizzate a tutti i mezzi pesanti, compresi rimorchi e semirimorchi, attraverso il completamento della modifica dell'art. 80 CdS; la valorizzazione di ZES, ZLS e maggiori chiarimenti tecnici sulla governance e sulle procedure per costituire le Zone Franche Doganali Intercluse (ZFDI) anche al fine di prevedere misure volte ad attrarre i traffici merci sul cabotaggio marittimo e sullo short sea shipping; la necessità di completare i corridoi TEN-T avendo riguardo anche alle direttrici est-ovest e alla risoluzione degli esistenti colli di bottiglia; gli incentivi per l'ammodernamento del parco rotabile e l'acquisto di equipment e unità di carico intermodali così come il potenziamento ulteriore delle misure Sconto pedaggio o Sconto traccia o Norma merci in materia di trasporto ferroviario; il sostegno alle iniziative per potenziare e migliorare i raccordi tra la rete ferroviaria e gli impianti portuali ed interportuali in ambito di ultimo e penultimo miglio; l'implementazione della cooperazione digitale tra tutti gli attori della catena logistica e gli utenti finali attraverso la transizione tecnologica verso ultime generazioni di reti mobili così come l'utilizzo di sistemi smart di advertising ed informazioni ai clienti anche per integrare il lavoro di back office degli autisti; lo sviluppo della logistica 4.0 con tecnologie blockchain anche per la registrazione digitale delle transazioni; servizi specialistici digitali integrati per il monitoraggio di impianti industriali da remoto, la tracciabilità delle merci trasportate in sicurezza e la corretta osservanza degli adempimenti normativi ambientali continuativi in tema di prevenzione e salvaguardia ambientale; la concreta attivazione dello Sportello Unico Amministrativo e dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli; l'estensione del cd. sdoganamento in mare, ossia la procedura di preclearing per anticipare il complesso iter amministrativo dello sdoganamento delle merci, e dello sdoganamento a destino, attraverso i fast-corridor ferroviari, stradali ed intermodali; il completamento della digitalizzazione dei registri navali; l'aumento della capacità e dell'interconnessione delle aree di sosta destinate all'autotrasporto, non solo lungo la rete autostradale, anche per rispondere ai requisiti previsti dal Pacchetto Mobilità in tema di parcheggi; il prolungamento del credito d'imposta per i beni “Industria 4.0”, già ad oggi potenziati intanto dalla Legge di Bilancio 2021; l'aumento dei controlli sull'applicazione della normativa europea EN 12195-1 relativa ai sistemi di ancoraggio del carico; la promozione di progetti di formazione professionale per “operatori logistici 4.0” al fine di adeguare l'offerta di lavoro agli sviluppi tecnologici e di automazione in essere; l'individuazione di ulteriori forme di decontribuzione del costo del lavoro per particolari tipologie di lavoratori (in particolare per favorire l'ingresso dei giovani nelle aziende) o in relazione a particolari periodi od esigenze (ad esempio in caso di eventuali futuri lockdown); l'inserimento della formula contrattuale “staff leasing”, che contribuirebbe a diminuire il turnover nel settore, garantendo allo stesso tempo flessibilità alle aziende e maggiori tutele per i lavoratori; la valorizzazione del ruolo degli ITS quale sistema di istruzione terziaria professionalizzante ed il correlato

miglioramento della qualità della connessione con il tessuto imprenditoriale nei territori; l'incremento di progetti di trasferimento tecnologico per una continua e costante interazione con le Università e i centri di ricerca per l'elaborazione e finalizzati alla diffusione ed applicazione delle nuove tecnologie energetiche".

"Ribadendo inoltre la piena condivisione di ALIS nella rilevanza ricoperta dalla sostenibilità ambientale in tutto il Piano, - ha concluso Di Caterina - abbiamo proposto anche ulteriori interventi volti ad accelerare il processo di transizione ecologica, tra i quali: incentivi all'utilizzo di energie e carburanti alternativi e, in particolare, alla realizzazione di impianti di produzione e di distribuzione BIO LNG, in particolare nei pressi dei principali snodi intermodali; implementazione diffusa della mobilità elettrica per la consegna delle merci in ambito urbano, attraverso investimenti mirati sui punti di ricarica diffusi ed efficienti; incentivi al corretto allineamento di ruote ed assali dei veicoli industriali che, impattando sulla riduzione del consumo di carburante ed evitando l'anomala usura degli pneumatici, contribuisce di fatto alla riduzione di emissioni CO2 e PM10 e di costi per le aziende; bonus ad hoc destinati all'attività di ricostruzione del pneumatico che, ispirata ai principi dell'economia circolare, genera sia benefici economici per i consumatori sia vantaggi energetici ed ecologici considerando che ogni pneumatico ricostruito permette un risparmio unitario di 26,5 kg di CO2 e si otterrebbero performance analoghe rispetto a uno pneumatico nuovo, ma a un prezzo inferiore di circa il 40%; contributi all'utilizzo di pneumatici a bassa resistenza al rotolamento nonché all'utilizzo di sistemi di controllo della pressione digitalizzati sui veicoli stradali al fine di ridurre sia il consumo di carburante che le emissioni di CO2; incentivi al corretto utilizzo di antivegetativi nella composizione dei carburanti che, ostacolando efficacemente la proliferazione microbica nei carburanti, non ne altera la qualità e ne agevola la filtrabilità, favorendo così minori consumi e, pertanto, maggiore sostenibilità, oltre che maggiore sicurezza sulle strade".