



Proposte
per lo sviluppo e la crescita competitiva
dell'autotrasporto italiano

Documento politico programmatico

Gennaio 2018

Il ruolo strategico del trasporto e della logistica è un dato di fatto e tutte le politiche del trasporto devono essere convergenti per affermare e consolidare tale ruolo.

È ormai assodato e condiviso a tutti i livelli che il trasporto su strada continuerà a occupare una posizione preminente nel modal split: è la modalità più flessibile e rispondente alle esigenze della produzione e del mercato di consumo, è sulle brevi e medie distanze di gran lunga più competitiva rispetto alle altre modalità ed è indispensabile per l'interconnessione nell'ultimo miglio delle altre modalità con la produzione e i mercati di consumo.

La sfida è quindi quella di renderlo più sostenibile.

Favorire una maggiore competitività del mercato con politiche di mobilità efficienti e integrazione tra le diverse modalità, puntando su sostenibilità, ambiente, sicurezza, legalità, regolarità, sviluppo e innovazione, è il percorso che ANITA ha individuato e sul quale vuole confrontarsi con le forze politiche.

I veri obiettivi dei prossimi anni sono quelli di realizzare una sana ed equa concorrenza tra gli operatori a livello nazionale ed europeo, ma anche tra le diverse modalità, svantaggiando nessuna e migliorando la legislazione attuale eliminando vincoli che frenano lo sviluppo di un mercato ferroviario competitivo e liberalizzato, permettendo alle imprese di realizzare una mobilità delle merci pulita e "intelligente", socialmente equa e competitiva, anche grazie alle nuove tecnologie per veicoli e infrastrutture.

SOSTENIBILITÀ E SICUREZZA

Promuovere la sostenibilità e la sicurezza dei trasporti attraverso:

A) INNOVAZIONI:

- stimolare l'**ammodernamento del parco veicolare**, che è tra i più obsoleti d'Europa – dati ANFIA 2016 attestano che il 62% dei veicoli commerciali leggeri e pesanti è di classe Euro 0, 1, 2 e 3 – con veicoli a minore impatto ambientale e tecnologicamente più avanzati e più sicuri, attraverso incentivi di carattere economico (contributi per gli investimenti) e normativo.
- sviluppare l'uso di **carburanti alternativi** CNG e LNG (gas naturale compresso e liquefatto) con il potenziamento della **rete di rifornimento**, per agevolare l'acquisto di veicoli a trazione alternativa e migliorare le performance ambientali del trasporto su strada;
- sperimentare nuove **soluzioni tecnologiche per il trasporto**, al fine di ottimizzare la produttività aziendale.
Favorire tutte le misure utili per accelerare l'uso di veicoli con guida autonoma.
In tal senso si rende necessario individuare un percorso autostradale idoneo per tale sperimentazione.
Introdurre anche in Italia la sperimentazione di veicoli modulari **EMS** lunghi 25,25 metri, come avviene già da tempo in diversi altri Paesi UE, che consentono ad un solo trattore di trainare due veicoli rimorchiati, ottimizzando i costi operativi con minore impatto sull'infrastruttura stradale e riduzione dell'inquinamento; sperimentare in Italia il **Platooning** – gruppi di veicoli interconnessi che viaggiano in convoglio a breve distanza l'uno dall'altro – con miglioramento della sicurezza del traffico, riduzione dell'incidentalità, ottimizzazione dei costi operativi e minori emissioni di CO₂.
Continuare la sperimentazione del **“Progetto 18”** – semirimorchi lunghi 15 metri – che in Italia ha già dato ottimi risultati nel corso

degli ultimi anni e che il mercato richiede, specialmente per il trasporto di merci voluminose;

- realizzare la **piena integrazione del trasporto e della logistica con Industria 4.0**, stimolando l'utilizzo di soluzioni tecnologicamente innovative e interconnesse con il mondo produttivo.

B) INTERMODALITÀ:

Continuare a promuovere con determinazione lo **sviluppo del dell'intermodalità** (stradale, marittima e ferroviaria), ove serve sostituire ed è alternativa al tutto-strada, in un'ottica complessiva di sistema, per riequilibrare il *modal split* italiano (l'Eurostat riporta che nel trasporto terrestre la strada e la ferrovia pesano rispettivamente per l'81,4% e per il 12,6%):

- sviluppare il **trasporto intermodale non accompagnato**, unica forma economicamente sostenibile in quanto realizza la co-modalità senza che l'autista segua l'unità di trasporto nelle tratte non stradali;
- favorire la **pluralità di offerta intermodale** aprendo ulteriormente il mercato a operatori ferroviari e marittimi;
- potenziare e ammodernare le **infrastrutture ferroviarie** (rete e terminali);
- continuare ad **agevolare l'acquisto di semirimorchi per il trasporto combinato ferroviario e marittimo**, nonché l'acquisto di gruppi di casse mobili e semirimorchi portacasse, che hanno avuto successo negli scorsi anni e hanno contribuito alla crescita del trasporto intermodale;
- mantenere **misure concrete di sostegno all'intermodale** (Ferrobonus e Marebonus) indirizzandole esclusivamente sul trasporto combinato e intermodale come definito dalla norma europea 92/106 e solamente quando sono in alternativa al trasporto tutto-strada e **indirizzando le risorse direttamente ai vettori stradali** che trasferiscono quote di traffico dal tutto-strada a modalità alternative.

COMPETITIVITÀ

Accrescere la competitività del sistema attraverso le seguenti leve:

- favorire la **crescita culturale e dimensionale delle imprese di autotrasporto** per renderle più forti e in grado di competere con la concorrenza internazionale;
- **ridurre la pressione fiscale e contributiva sul costo del lavoro**, per contrastare la destrutturazione e delocalizzazione delle imprese, in particolar modo per i conducenti impegnati in trasporti internazionali, settore ad alta concorrenza in cui i vettori dei Paesi dell'Est Europa ormai hanno di fatto estromesso i trasportatori italiani
- rivisitare radicalmente l'attuale impostazione del **calendario dei divieti di circolazione per i mezzi pesanti**, che non risponde più alle necessità del mondo produttivo e dei mercati di consumo, nonché alla struttura stessa della catena logistica e distributiva;
- superare le **criticità infrastrutturali legate ai trasporti eccezionali**, per il rilancio del settore anche attraverso la creazione di uno sportello unico per il rilascio dei titoli autorizzativi, con il coinvolgimento delle Regioni e con il coordinamento di ANAS, allo scopo di assicurare le esigenze dell'industria manifatturiera e dell'export italiano.
- avvicinare i giovani e i disoccupati alla **professione di autista**, sempre più carente in Italia ed in Europa, coinvolgendo le scuole professionali e prevedendo apposite forme di incentivo;
- escludere le imprese di autotrasporto e logistica dall'obbligo di versare il contributo per il funzionamento dell'**Authority dei Trasporti**, le cui competenze non interessano il settore, già pienamente liberalizzato e sottoposto a regolazione da parte dell'Albo degli autotrasportatori.

REGOLARITÀ

- estendere il controllo dell'Albo sulla regolarità delle imprese – oltre agli aspetti previdenziali, assicurativi, contributivi e di iscrizione ad Albo e CCIAA – anche agli **aspetti fiscali**, attraverso l'incrocio della banca dati del MEF per contrastare tra l'altro il fenomeno del mancato

versamento dell'IVA, che rappresenta ancora una piaga nel settore e un fattore di distorsione della concorrenza;

- incrementare l'**attività di controllo** nei confronti di vettori stranieri che operano sul mercato nazionale, sia nei trasporti internazionali che in quelli di cabotaggio, spesso in violazione delle norme UE ed internazionali.

MOTORIZZAZIONE CIVILE

- **potenziare gli organici della Motorizzazione**: il mancato turnover degli ultimi 10 anni sta di fatto svuotando sia la Direzione generale che gli Uffici periferici, rendendo assai difficoltoso lo svolgimento dell'attività d'istituto (revisioni dei veicoli, immatricolazioni, rilascio di certificazioni, etc.), pur in presenza di sempre nuovi adempimenti, soprattutto di fonte comunitaria, e accresciute necessità, con gravi danni economici per le imprese;
- aprire il mercato delle **revisioni dei mezzi pesanti ad operatori privati** – così come avviene in altri Paesi UE e già in Italia per le autovetture – per efficientare le operazioni annuali ed alleviare i danni per le imprese legati ai ritardi che si sono verificati negli ultimi anni.

TRASPORTI INTERNAZIONALI

- adottare politiche di trasporto che consentano il recupero di quote di traffico per i vettori italiani sulle **relazioni bilaterali con Paesi non-UE**, attualmente regolati da contingenti autorizzativi;
- realizzare l'obiettivo dell'**uscita dell'Italia dalla quota CEMT** – pur restando nell'ITF (International Transport Forum, di emanazione OCSE) – per contrastare la sottrazione di traffico con origine dall'Italia da parte di vettore non-UE che possono contare su costi e condizioni operative nettamente più competitive rispetto alle nostre;
- salvaguardare la **permeabilità della barriera alpina**: contrastare ogni decisione di contingentamento dei transiti su gomma lungo l'asse strategico e obbligato, di collegamento del nostro Paese con i mercati europei.

EUROPA

- prestare massima attenzione all'iter di revisione dell'intero corpus normativo che regola il settore dell'autotrasporto – **Pacchetto mobilità**, attualmente in discussione a Bruxelles – evitando ulteriori liberalizzazioni di fatto del cabotaggio che, in assenza di condizioni armonizzate, determinerebbero ulteriori distorsioni della concorrenza a danno dei nostri operatori.

CODICE DELLA STRADA

- riprendere l'iter parlamentare di approvazione del disegno di legge delega per la **riforma del Codice della Strada**, al fine di renderlo più snello e rispondente alle mutate esigenze di adeguamento della normativa di matrice UE, recuperando efficienza e realizzando l'auspicato allineamento normativo con gli altri Stati membri.

SEMPLIFICAZIONE

- razionalizzare l'**impianto normativo** che governa il settore dell'autotrasporto, semplificando gli adempimenti a carico delle imprese e recependo le norme europee in maniera organica e semplificata, in linea con quello che accade negli altri Paesi UE;
- realizzare la **dematerializzazione dei documenti** per far sì che l'Italia stia al passo con il resto dell'Europa si possa sperimentare e introdurre l'uso di documenti in formato digitale, come la **CMR elettronica**, già in sperimentazione in molti Paesi UE;
- introdurre la possibilità di **compensare con F24 gli incentivi** per il settore (investimenti, formazione) escludendo i relativi importi dai limi di compensazione.