

## COMUNICATO STAMPA

### **Assemblea annuale ANITA: “Le proposte per l’autotrasporto merci e la logistica. Innovazioni, Energia, Ambiente e Lavoro al centro delle priorità associative”**

**Napoli, 9 ottobre 2020**

#### **Innovazioni**

- Rimuovere le limitazioni di accesso ai finanziamenti in chiave 4.0 per le imprese che, da codice ATECO, svolgono in via primaria il trasporto su strada e non solo l’attività logistica, per avviare la trasformazione digitale dei processi operativi e raggiungere una maturità digitale.
- Necessità di individuare azioni e correttivi tali da rendere ancora più efficiente l’intero sistema logistico nazionale. Il lavoro della Cabina di Regia UIRNet sarà utile solo se funzionale al superamento di tutte le criticità finora registrate dalla Piattaforma Logistica Nazionale.
- Diffusione dei documenti in formato digitale, a partire dalla eCMR, la lettera di vettura elettronica nel trasporto stradale, per semplificare i flussi di informazioni tra i diversi attori della filiera logistica, rendendoli più sicuri, veloci ed economici: Italia e Portogallo sono gli unici a non aver ancora attivato nessuna sperimentazione.
- Progetto 18, ovvero autoarticolati con lunghezza fino a 18 metri; EMS, European Modular System, combinazione modulare fino a 25,25 m di lunghezza totale e fino a 50/60 tonnellate totali. Grandi i vantaggi di tali soluzioni di trasporto: minore impatto ambientale e infrastrutturale, consumi di carburante inferiori del 15%, riduzione del numero dei viaggi, minori costi per trasporti ferrovia-strada, ottimizzazione dei carichi.
- Sperimentazione della guida autonoma per i mezzi pesanti e platooning.
- Riforma delle regole sui divieti di circolazione dei mezzi pesanti.

#### **Energia e Ambiente**

- Promuovere gli investimenti green per il rinnovo delle flotte e l’efficientamento energetico dei mezzi di trasporto, del patrimonio immobiliare, nella produzione e autoconsumo di energia pulita da fonti rinnovabili.
- Disincentivare l’utilizzo di veicoli di vecchia generazione (EURO III e precedenti), per esempio non riconoscendo sconti sui pedaggi autostradali.
- Sostenere l’idrogeno green agendo su: ricerca e produzione, infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione - dedicando particolare attenzione alla localizzazione delle stazioni di rifornimento in prossimità dei grandi nodi autostradali -, offerta di veicoli sul mercato, domanda e utilizzo degli autotrasportatori.

- Nel trasporto pesante di merci occorre puntare sull'elettrico puro per le brevi distanze e l'ambito urbano e sull'idrogeno con fuel cell per il lungo raggio. Nella fase di transizione il bio-GNL e i biocarburanti avanzati avranno un ruolo fondamentale e andranno adeguatamente promossi, per esempio riconoscendo un rimborso maggiore dei pedaggi autostradali per i veicoli che li utilizzano.
- Promuovere il trasferimento modale, strada-mare e strada-ferrovia. Occorre investire in nuovi terminal ferroviari per il trasbordo dei mezzi stradali e cambiare il meccanismo di attribuzione delle risorse pubbliche a valere su Marebonus e Ferrobonus: i contributi vanno erogati direttamente alle imprese di autotrasporto che fanno la scelta modale.
- Mantenere il trattamento fiscale differenziato tra gasolio e benzina non essendo questa la vera causa che ha frenato il rinnovo del parco circolante in Italia.

### **Lavoro**

- Inserire nel Decreto Flussi una quota di ingressi dedicata al settore dell'autotrasporto merci per conto terzi per consentire ai lavoratori non comunitari di essere impiegati come conducenti professionali di mezzi pesanti da imprese italiane. Ciò tamponerebbe la cronica carenza di autisti nel nostro Paese.
- Ridurre il cuneo fiscale e contributivo per la sostenibilità sociale e alleviare le pressioni concorrenziali dei Paesi comunitari.
- Introdurre flessibilità lavorativa per consentire alle imprese italiane di recuperare competitività.

---

*ANITA è costituita dalle imprese di autotrasporto merci per conto terzi e di logistica che aderiscono a Confindustria: circa 1.400 imprese che impiegano oltre 70.000 lavoratori con un parco mezzi di più di 75.000 veicoli. La quota principale di associati è rappresentata da aziende di medie e grandi dimensioni, le più strutturate e importanti in termini di addetti, veicoli e fatturato che operano sul mercato nazionale e internazionale. Le aziende associate coprono un'ampia gamma di tipologie di trasporto: prodotti alimentari, merci pericolose, rifiuti, trasporto intermodale e di contenitori, logistica e distribuzione, trasporto eccezionale e con silos e bisarche.*