



Roma, 02 agosto 2022

Manifesto dell'autotrasporto stradale di merci

Premesso che se il comparto della logistica non è messo in condizioni di funzionare adeguatamente, l'intero sistema produttivo del Paese ne paga le conseguenze.

Ciò in quanto, il settore dell'autotrasporto, movimentando più del 70% delle merci e generando un indotto del valore di decine di miliardi di euro, rappresenta uno degli asset produttivi strategici del Paese, nonché un fattore abilitante primario del suo progresso economico e sociale.

Tanto opportunamente premesso, abbiamo motivo di credere che un programma di governo serio e lungimirante non possa esimersi dal delineare un sistema articolato d'interventi volti a favorirne la crescita e lo sviluppo.

Con la consapevolezza e con l'auspicio che una politica dei trasporti e della logistica efficace sia una priorità del prossimo Governo, si intende sottoporre a tutte le forze politiche i punti strategici, idonei a sostenere le imprese del comparto, duramente colpite dalle conseguenze della pandemia prima e dei rincari energetici poi, con l'obiettivo di sviluppare un sistema di trasporti nazionale efficiente, integrato e sostenibile in grado di contribuire alla crescita economica ed al miglioramento della qualità di vita dell'intero Paese.

Innanzitutto e prioritariamente si richiede la **riconferma del protocollo sottoscritto in data 17 marzo 2022 con il MIMS** al quale dare piena attuazione, che prevede:

- l'apertura di un **tavolo permanente delle regole per il settore**, per favorire un necessario confronto con le rappresentanze della categoria e l'accelerazione dei pagamenti dei fondi ministeriali sugli investimenti e sulla formazione che le imprese attendono ormai da tre anni. In particolare, occorrerà definire sia l'obbligatorietà dei costi minimi di sicurezza e tempi di pagamento e la regolamentazione delle soste improduttive;
- lo sviluppo dei **trasporti intermodali ed i necessari finanziamenti**; la difesa in sede comunitaria **del principio della libera circolazione delle merci, con particolare riferimento all'asse del Brennero**; **l'improcrastinabile realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina**



In secondo luogo proponiamo le seguenti misure.

L'accesso al mercato da parte di nuove imprese solo se con autoveicoli di categoria Euro VI o automezzi a trazione alternativa e non inquinante, con l'obiettivo è evitare comportamenti contraddittori: da un lato la difesa dell'ambiente, dall'altro consentire l'ingresso ad imprese che hanno in disponibilità automezzi inquinanti.

Fit for 55 e REPowerEU: rischi per la sostenibilità economica dell'autotrasporto.

La scrivente aderisce in pieno allo sforzo collettivo profuso dalla comunità internazionale sul fronte della tutela ambientale. Sosteniamo e incoraggiamo da sempre la diffusione di buone pratiche e modelli di business sostenibili all'interno del nostro settore. Nel delineare il percorso verso la transizione energetica è tuttavia imprescindibile prevedere tempistiche congrue e strumenti idonei, affinché le imprese siano accompagnate verso il cambiamento senza esserne travolte. Al riguardo diciamo:

- **No**, alla proposta di **revisione della direttiva** sulla tassazione sui prodotti energetici e alla conseguente eliminazione del meccanismo di rimborso parziale delle accise (anche perché i vettori italiani pagano l'accisa più elevata a livello europeo);
- **No**, **all'eliminazione delle esenzioni** consentite per il gas naturale, in quanto ciò penalizzerebbe un'importante filiera del Paese (che già ospita un buon 30% dell'intero parco veicoli pesanti alimentati a GNL d'Europa);
- **No**, **all'estensione per il trasporto stradale del sistema ETS** (Emission Trading Scheme), che se applicato si tradurrà in un incremento ulteriore di costo di circa 25 centesimi di euro al litro;
- **Sì**, **ad individuare ed a promuovere strategie per la riduzione delle emissioni nel rispetto della neutralità tecnologica e con tempi sostenibili**;
- **Sì**, **ai finanziamenti per la sostituzione del parco circolante, con automezzi meno inquinanti.**

Incremento dell'indennità di trasferta esente da tassazione per conducenti autotrasporto merci, anche al fine di fronteggiare il grave problema della carenza degli autisti. Maggiori trasferte al personale viaggiante e minor costo del lavoro per le imprese.

Revisione dei divieti di circolazione, attualmente il calendario annuale dei divieti di circolazione dei mezzi pesanti prevede oltre 80 giornate d'interdizione, che ostacolano



notevolmente l'approvvigionamento delle merci agli esercizi commerciali. Appare quindi opportuno rivedere il criterio per stabilire i giorni di divieto.

Funzionalità UMC - Come attestato dal recente studio del MIMS, gli Uffici periferici della Motorizzazione Civile risentono di gravi carenze di personale. Si ritiene quindi indispensabile accelerare l'immissione in organico di nuovo personale qualificato e l'eventuale privatizzazione di alcune funzioni.

Ricostituzione dei Centri di revisione Mobili, da posizionare nei punti di ingresso nel paese (Porti e confini) in modo da garantire il rispetto delle regole e della sicurezza. Il servizio si paga da sé.

Abbassamento dell'età minima per la conduzione dei mezzi pesanti a 18 anni con necessario affiancamento ad autisti esperti. Ovviamente occorre un salario d'ingresso adeguato per il periodo di formazione, intervenendo sulla parte contributiva e fiscale.

Ridefinizione dei compiti dell'ART per garantire il rispetto delle regole e dell'Albo degli autotrasportatori. Oggi l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) non svolge alcuna funzione regolatoria del settore, rappresentando per le imprese solo un costo. D'altra parte, l'Albo degli autotrasportatori necessita di una revisione normativa, per consentire una rappresentanza che sia espressione della categoria.

Disciplina della sub-vezione

Occorre dare piena attuazione a quanto previsto dal Regolamento UE 1055/2020, in merito ai trasporti in sub-vezione, per rafforzare il valore della sicurezza nelle operazioni di trasporto.

“Disciplina funzionale dei trasporti eccezionali”

E' necessario, nell'interesse anche del mondo produttivo e per la sicurezza, rivedere criteri ed adempimenti burocratici, eliminando gli ostacoli alla piena esecuzione di questa importante tipologia di trasporti.



Trasporto rifiuti la nuova applicazione (R.E.N.T.R.I.) del sistema di tracciabilità. Occorre un periodo di sperimentazione, onde evitare il ripetersi degli errori già commessi con il sistema Sistri, rivelatosi oneroso e inefficace

Divieto di scarico per autisti

Così come già avvenuto in Spagna e Portogallo, riteniamo opportuno istituire il divieto di carico e scarico dei veicoli industriali da parte degli autisti. Evidentemente occorrerebbe prevedere alcune eccezioni per tipologie di merci specializzate, dove l'apporto dell'autista è fondamentale.

Saremmo lieti di poter approfondire con la Vostra forza politica i temi di maggior interesse e su cui poter costruire insieme un percorso che, facendo leva sulla potenzialità logistica del Paese, possa accrescere la competitività nazionale.

L'occasione è gradita per inviarTi i miei migliori saluti