

**Alla c.a. del Sen. Mauro Coltorti
Presidente Commissione Lavori pubblici, comunicazioni
e p.c. alla c.a. dei Membri della VIII Commissione
Senato della Repubblica**

Illustre Presidente, Illustri Senatori,

Vi ringraziamo per aver invitato **ALIS - Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile** ad esporre le proprie osservazioni anche in questo ciclo di Audizioni nell'ambito dell'**esame della proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** - di seguito PNRR - (Doc. XXVII, n. 18), a testimonianza della volontà di accompagnare il percorso parlamentare con un serio e ampio confronto con le parti sociali, le associazioni, gli *stakeholders* dei settori di riferimento.

Come sapete, ALIS rappresenta quello che amiamo definire il "*popolo del trasporto e della logistica*" ed ha promosso fin dalla sua costituzione lo sviluppo dell'intermodalità e della mobilità sostenibile a livello nazionale ed europeo, aggregando in un'unica grande realtà associativa compagnie armatoriali, società di autotrasporto, compagnie ferroviarie, terminalisti, spedizionieri, aziende fornitrici di servizi di trasporto e logistica, interporti, ITS e, in qualità di soci onorari e *partners* istituzionali, porti, aeroporti, Università e centri di ricerca.

Durante tutto il periodo dell'emergenza sanitaria, ALIS ha continuato a valorizzare l'intera filiera logistica, a supportare e a dare voce alle esigenze degli imprenditori del settore che sono stati, fin dall'inizio della pandemia, tra i protagonisti della tenuta anche sociale del nostro Paese, garantendo, con il loro incessante lavoro, la continuità dei cicli produttivi ed il regolare approvvigionamento di merci e beni di prima necessità in tutto il territorio nazionale.

L'intenso lavoro svolto anche in termini di comunicazione e di promozione del settore ha permesso di far comprendere finalmente a cittadini ed Istituzioni quanto il ruolo del trasporto e dalla logistica sia essenziale e strategico per l'economia del nostro Paese.

ALIS ritiene infatti che il trasporto, la logistica e l'intermodalità costituiscano naturali acceleratori dei processi legati alle riforme strategiche di ogni singola missione individuata nel PNRR, in grado di moltiplicare gli effetti positivi attesi dagli interventi programmati e di replicarli su base territoriale nell'ottica dell'inclusione e della coesione territoriale, della riduzione del *gap* di competitività tra Nord e Sud dell'Italia, come peraltro, tra Nord e Sud dell'Europa. ALIS riconosce come particolarmente rilevanti e strategiche per il settore del trasporto, della logistica e dell'intermodalità le seguenti missioni:

- **Missione 1. Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura**
- **Missione 2. Rivoluzione verde e transizione ecologica**
- **Missione 3. Infrastrutture per una mobilità sostenibile**
- **Missione 4. Istruzione e ricerca.**

Analisi sintetica e considerazioni ALIS sulle misure di interesse contenute nel PNRR

E' per ALIS anzitutto motivo di orgoglio, oltre che un incentivo a proseguire nello sforzo profuso in questo periodo così difficile, che **nella proposta di PNRR presentata dal Consiglio dei Ministri, oggi oggetto dell'Audizione, abbiano trovato luogo molte delle proposte per il rilancio del trasporto, della logistica e dell'intermodalità che durante l'emergenza sanitaria l'Associazione ha sottoposto all'attenzione del Governo nei vari documenti tecnici elaborati.** Nello specifico risultano di particolare interesse le seguenti componenti:

- **“Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo” (M1C2)** che, con uno stanziamento di **26,73 miliardi** di euro, riguarda la Transizione 4.0 delle imprese che investono in beni strumentali, materiali ed immateriali, necessari ad un'effettiva trasformazione digitale dei processi produttivi, nonché alle attività di ricerca e sviluppo connesse a questi investimenti, e che prevede inoltre progetti per sostenere sviluppo e innovazione del *Made in Italy*.
- **“Energia rinnovabile, idrogeno e mobilità sostenibile” (M2C2)** che ricopre un ruolo strategico all'interno dell'obiettivo di sostenibilità ambientale e, con **18,22 miliardi** di euro ad essa dedicati, ha come obiettivi l'aumento della quota di energia prodotta da fonti di energia rinnovabili (FER), la crescita di una filiera industriale nei settori tecnologici legati alla produzione di energia da fonti rinnovabili, la promozione della produzione, distribuzione ed usi finali dell'idrogeno in linea con le strategie comunitarie e nazionali e, infine, lo sviluppo sostenibile della mobilità delle persone.
- **“Alta velocità ferroviaria e manutenzione stradale 4.0” (M3C1)** che, con uno stanziamento di **28,3 miliardi** di euro, si focalizza sia sulle grandi linee di comunicazione del Paese, innanzitutto ferroviarie - passeggeri e merci -, in un'ottica di mobilità rapida, sostenibile e tecnologicamente avanzata, con particolare riguardo al potenziamento nel Sud grazie al supporto dei fondi FSC, sia sugli investimenti per la messa in sicurezza e il monitoraggio digitale di viadotti e ponti stradali nelle aree del territorio che presentano maggiori criticità.
- **“Intermodalità e logistica integrata” (M3C2)** che prevede uno stanziamento di **3,68 miliardi** di euro per realizzare un programma nazionale di investimenti per un sistema portuale competitivo e sostenibile dal punto di vista ambientale per sviluppare i traffici collegati alle grandi linee di comunicazione europee e valorizzare il ruolo dei Porti del Sud Italia nei trasporti infra-mediterranei e per il turismo. Nello specifico gli obiettivi di tale componente, **pianamente in linea con le proposte di ALIS**, sono:
 - Potenziamento della competitività del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata e realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio dei porti;
 - Sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico dei porti (attraverso i progetti *“Green ports”* destinato alle nove AdSP del centro-Nord non coperte dal PON Infrastrutture e Reti e *“Cold ironing”* per l'elettificazione delle banchine);

- Digitalizzazione e semplificazione della catena logistica, con particolare riferimento all'adozione del CMR elettronico in sostituzione dei documenti cartacei e alla realizzazione di un apposito portale a servizio dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli e dello Sportello Unico Amministrativo.
- Riduzione dei consumi energetici connessi all'attività di movimentazione merci.
- **“Potenziamento delle competenze e diritto allo studio” (M4C1)**, a cui sono dedicati **16,72 miliardi** di euro, ha tra i suoi obiettivi quello di rafforzare la formazione professionale secondaria e universitaria, l'apprendistato professionalizzante e gli investimenti in formazione terziaria e di ridurre lo squilibrio di competenze tra domanda e offerta di lavoro.

ALIS pertanto, ringraziando dell'opportunità di confronto parlamentare sulla proposta di PNRR, ritiene doveroso continuare a fornire il proprio contributo all'elaborazione del Piano ed evidenziare talune necessarie considerazioni ed integrazioni rispetto a quanto previsto nelle riforme indicate nelle singole componenti delle missioni in commento:

1. **Trasporto stradale.** Al netto dell'attenzione che il PNRR riserva agli interventi - tutti condivisibili in quanto da tempo urgenti e sollecitati dal settore - che riguardano la manutenzione straordinaria della rete stradale e autostradale con particolare riguardo ai ponti e viadotti nonché al monitoraggio delle condizioni strutturali delle arterie viarie di grande flusso, **si evidenzia purtroppo una sostanziale carenza del Piano relativamente al trasporto stradale**, tanto nella componente M2C2, che fa riferimento al rinnovo del solo parco circolante di mezzi per il trasporto pubblico locale escludendo di fatto il settore dei veicoli pesanti impiegati nell'autotrasporto merci, quanto nella componente M3C2, che si concentra su aspetti rilevanti per il trasporto intermodale in ottica di sostenibilità e di efficientamento energetico rivolti alle sole aree portuali.

Tale impostazione trascura a nostro avviso di considerare: da un lato l'incidenza della componente di trasporto stradale anche nel trasporto intermodale o combinato - sebbene di gran lunga inferiore alla lunghezza della tratta effettuata per mare e/o per ferrovia - e, dall'altro, le tempistiche imposte al 2030 dagli obiettivi del *Green New Deal*, di riduzione delle emissioni CO₂, che impongono di considerare il trasporto merci tra i fattori in gioco nella transizione energetica e, con esso, il ruolo che svolge in tali equilibri il ricambio del parco circolante italiano, vecchio in media di 14 anni e secondo per vetustà solo alla Grecia, oltre ad essere rappresentato per il 16% ancora oggi da mezzi euro 0, 1 e 2. **ALIS propone** pertanto di introdurre nel PNRR uno specifico intervento volto al **rinnovo, in tempi ragionevolmente brevi, dell'intero parco circolante dei mezzi pesanti**, per incentivare la rottamazione dei veicoli più inquinanti ed il contestuale acquisto di nuovi mezzi moderni, tecnologici e a basso impatto ambientale con motorizzazioni avanzate, ibride o alternative. Un ulteriore intervento in tema di trasporto stradale potrebbe essere anche il recupero e la realizzazione del **“Progetto 18”**, già oggetto di sperimentazione nel nostro Paese, con

l'obiettivo di valutare i benefici, in termini di efficienza, di una combinazione ottimizzata trattore - semirimorchio con una lunghezza complessiva di 18 metri.

2. **Trasporto marittimo.** ALIS - pur condividendo ed avendo caldeggiato da tempo e in più sedi la strategia fatta propria dal PNRR di migliorare la competitività, capacità e produttività dei porti, considerandoli elementi centrali di integrazione del sistema mare-terra, attraverso l'accessibilità portuale e i collegamenti ferroviari e stradali di ultimo miglio - deve necessariamente ravvisare che il Piano omette la necessaria visione di insieme funzionale per comprendere e sfruttare appieno le enormi potenzialità di sviluppo dei traffici merci che il settore marittimo esprime. Ciò proprio in funzione della capacità di questo di creare quella massa critica capace di sviluppare economie di scala per il rilancio dei traffici verso le aree continentali di cui la nuova portualità, che il PNRR immagina di realizzare, ha sicuramente bisogno e che la realtà delle Giga Navi, con stive da 500 semirimorchi, senz'altro contribuiranno a creare. **ALIS propone** pertanto di prevedere misure volte ad attrarre i traffici merci sul cabotaggio marittimo e sullo *short sea shipping* ed in questo scenario un ruolo importante deve essere riservato a strumenti di facilitazione come *Zone Economiche Esclusive (ZES)* e *Zone Logistiche Semplificate (ZLS)* che possono diventare veri e propri bacini di convoglio e consolidamento dei flussi merci in una piattaforma logistica integrata nel Mediterraneo quale l'Italia del PNRR è concepita. Inoltre, il DL Semplificazioni ha previsto la possibilità di istituire all'interno delle ZES delle *Zone Franche Doganali Intercluse (ZFDI)*, tuttavia, ad oggi non c'è un chiaro documento tecnico che riesca a fungere da guida verso le corrette procedure per costituirle. A tal fine occorrerebbe dunque individuare capitoli di spesa per il completamento urgente delle nomine dei Commissari Governativi e dei c.d. *Comitati di Indirizzo* per avere un chiaro disegno della Governance di ZES, ZLS e ZFDI.
3. **Incentivi all'intermodalità.** Anche con riferimento al punto che precede, in ambito di intermodalità, e di misure a supporto del traffico merci, tendenti all'obiettivo di ridurre la congestione stradale e le emissioni climalteranti in linea con gli obiettivi 2030 del *Green Deal* europeo per un trasporto intelligente e sostenibile, **ALIS propone** che il **Marebonus** (DM 13.09.2017 n. 176 e DD 13.12.2017), finalizzato al sostegno di nuovi servizi marittimi Ro-Ro e Ro-Pax di linea o al miglioramento di servizi su rotte esistenti, nonché il **Ferrobonus** (D.D. 16 marzo 2020 n. 59), finalizzato al sostegno del trasporto combinato intermodale o trasbordato, vengano qualificate quali misure strutturali a favore del definitivo cambio modale e, pertanto, vengano estese almeno sino al 2030 e dotate di ulteriori significative risorse al netto degli stanziamenti già previsti nella Legge di Bilancio 2021.
4. **Ultimo miglio.** Vi è inoltre la necessità di porre la massima attenzione sul tema delle connessioni terminali. Sotto tale aspetto **ALIS propone** di sostenere tutte le iniziative finalizzate al potenziamento ed al miglioramento dei **raccordi fra la rete ferroviaria e gli impianti portuali ed interportuali** tramite progetti sul modulo dei binari nei fasci

presa/consegna, l'elettrificazione dei binari di resa/consegna e carico/scarico e delle dorsali di collegamento/raccordo, il comando centralizzato degli istradamenti tra fasci, la manutenzione, la realizzazione di nuovi binari/nuovi raccordi, ed i sistemi di gestione delle merci pericolose.

L'intermodalità ha come asset strategico l'**inland interportuale**. Occorre incentivare gli investimenti privati sia per la realizzazione delle infrastrutture (ferroviarie, portuali e stradali) di "ultimo e penultimo miglio" che per l'*upgrade* prestazionale e funzionale di interporti, retroporti, terminali piattaforme logistiche e raccordi industriali, piazzali di manovra, aree di stoccaggio e scambio modale delle merci, anche ADR, aree retroportuali, aree di parcheggio per il trasporto non accompagnato di semirimorchi a supporto del traffico Ro-Ro, come pure aree attrezzate per la sosta dei mezzi ed il ristoro del personale conducente dei mezzi pesanti (Reg. 561/2006) come pure l'acquisto di attrezzature di *handling* delle merci (gru semoventi o a portale) e/o locomotori e materiale rotabile di nuova generazione.

Con riferimento alla **infrastruttura portuale** è necessario semplificare il quadro regolamentare e le procedure degli escavi e dei dragaggi ed incentivare la regolare effettuazione di tali operazioni al fine di garantire l'accessibilità marittima degli scali italiani anche alle Giga navi di ultima generazione con un'elevata capacità di stiva per semirimorchi e trailer nei servizi Ro-Ro. Vista la necessità di implementare appunto le infrastrutture portuali, si rileva che dall'analisi dei *Programmi Operativi Triennali delle Autorità di Sistema Portuale* risultano almeno 4 miliardi di opere, funzionali al trasporto marittimo e alle attività logistiche connesse, bloccate a causa di rallentamenti di natura burocratica. Sarebbe a questo punto utile una ricognizione immediata di tutte quelle opere che possono essere rese cantierabili con procedure semplificate.

Con riferimento ai terminal portuali occorre **semplificare le manovre ferroviarie in porto**, con misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria.

5. **Trasporto ferroviario**. ALIS condivide la spinta attuativa che il PNRR intende dare alle indicazioni strategiche e programmatiche dell'allegato al DEF "*Italia Veloce*" approvato dal Consiglio dei Ministri il 6.7.2020.

Tuttavia con riferimento, da un lato, allo sviluppo infrastrutturale relativo alla costruzione di nuove linee ferroviarie ed al potenziamento, anche in termini di standard di capacità, delle esistenti sui quadranti Nord- Ovest, Nord Est, Centro e Sud e, dall'altro, all'*upgrading* tecnologico di segnalamento e gestione dell'intera rete (ERTMS), **ALIS ritiene** preconditione essenziale quella di fissare un ordine di assoluta priorità e di garanzia di termine lavori per il **completamento dei corridoi TEN-T e dei collegamenti di bypass o di emergenza tra i diversi corridoi**, nonché stabilire tempistiche certificabili, per gli interventi giunti già oggi ad un elevato grado di maturità perché relativi a progettazioni in fase avanzata e per cui sono

state acquisite gran parte delle autorizzazioni, dando assoluta priorità all'ultimazione dei progetti d'investimento già in corso. Gli obiettivi urgenti da perseguire sono infatti:

- colmare i *gap* esistenti, delineando l'inclusione di sezioni e nodi, capaci di rendere coerente e razionale la maglia dei collegamenti modali;
- assicurare la continuità dei Corridoi realizzando, ove necessario, i collegamenti mancanti;
- migliorare il grado di interoperabilità con le reti transfrontaliere;
- assicurare opportuni collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, senza dimenticare l'importanza nella risoluzione dei colli di bottiglia esistenti.

La rete nazionale, infatti, seppur ispirata ed in larga parte allineata al tracciato della rete centrale TEN-T, include delle sezioni e dei nodi strategici nazionali aggiuntivi che attualmente non risultano incorporati nel quadro europeo, tra cui ad esempio l'intera dorsale adriatica e i collegamenti trasversali di questa con il Tirreno, il prolungamento del Corridoio Baltico Adriatico lungo l'asse adriatico fino al nodo di Bari per rafforzare la competitività dei collegamenti marittimi con l'area balcanica congiungendo così al Corridoio Scandinavo Mediterraneo anche le intersezioni infrastrutturali che, con origine a Napoli arrivano fino a Bari, per poi terminare a Taranto. Inoltre, appare necessario dare piena attuazione alle potenzialità delle direttrici ovest-est, collegamenti orizzontali tra gli assi nord-sud dei corridoi Baltico- Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo, ad oggi non comprese nelle reti ma che svolgono un ruolo importante per l'approvvigionamento e l'accesso ai mercati esteri, non solo delle regioni che affacciano sul Mare Tirreno da un lato e sul Mare Adriatico e dei Balcani occidentali dall'altro ma di tutto il Mediterraneo e del Medio Oriente. E' parimenti necessario garantire una maggiore connettività alle aree interne interessate del centro Italia e contestualmente la possibilità di creare un nuovo asse trasversale che possa collegare anche via mare l'Europa occidentale con i Balcani verso il Far East.

Infatti, perché la performance di competitività attesa di un sistema così concepito venga garantita, occorre anzitutto che la rete non abbia interruzioni di percorribilità in termini di capillarità, portata e capacità.

Con l'apertura del tunnel del Ceneri in Svizzera è stato ad esempio definitivamente aperto il corridoio P400 via Svizzera, che agevola l'inoltro su ferrovia anche dei Megatrailer e rende la logistica intermodale da/per il Nord Italia ancora più funzionale. Si ribadisce pertanto l'importanza di accelerare i piani di avanzamento lavori per talune opere prioritarie non solo quelle sulle linee di confine transfrontaliere (Francia- Svizzera e Austria) delle reti Ten-T (Terzo Valico, alla Galleria base del Brennero) ma anche quelle sulle linee che partendo da questi innesti transfrontalieri ne costituiscono le ramificazioni nazionali necessarie per lo sviluppo dei traffici verso Sud come quelle originanti da Genova, Milano, Bologna, Ancona, Pescara, Roma e Napoli. In questo quadro è fondamentale inoltre risolvere alcuni colli di bottiglia sui lavori in corso di realizzazione che rischiano di compromettere la funzionalità complessiva della rete (come ad esempio: l'innesto Sesto SG- Triplo Bivio Seveso con adeguamento a P 400 fissato al 2022; per la linea Milano Lambrate - Milano Rogoredo

l'adeguamento a P 400 fissato al dicembre 2021; per Milano Rogoredo - Piacenza l'adeguamento a P 400 fissato ad aprile 2021; per la Stazione di Ternate per il modulo a 750 metri il cantiere risulta spostato al giugno 2022).

Un piano infrastrutturale così ambizioso per ragioni di portata e tempi di realizzazione, darà sicuramente un nuovo volto alla configurazione della rete intermodale nazionale sia dal punto di vista dei tracciati di linea che delle tecnologie in essi impiegati.

Un progetto così rivoluzionario apre un fronte inevitabile anche sul necessario **ammodernamento del materiale rotabile e dell'equipment** impiegato. Pertanto, ritenendo che non vada trascurato l'aspetto degli investimenti in attrezzature che in gran parte gli operatori privati saranno chiamati ad effettuare per adeguarsi all'avanzamento tecnologico dell'infrastruttura in termini di materiale rotabile ed *equipment* specifico per il traffico combinato e intermodale, **ALIS richiede** la massima attenzione nel Piano all'introduzione di incentivi per l'ammodernamento del parco rotabile a supporto del traffico merci e l'acquisto di *equipment* e unità di carico intermodali, gru semoventi e a portale, nonché l'introduzione di uno specifico incentivo a favore dell'utilizzatore di materiale rotabile a basso impatto fonico sul modello (Carri*Km circolanti sulla rete), unitamente ad un ulteriore potenziamento, anche in termini di durata, oltre a quello già previsto dalla Legge di Bilancio 2021, delle misure "Sconto pedaggio" o "Norma merci" o "Sconto traccia".

6. **Digitalizzazione, innovazione e semplificazione.** A corredo e complemento di un'opera di questa portata ed importanza per il Paese occorre un'azione massiva di transizione digitale e di semplificazione che garantiscano la piena e concreta razionalizzazione delle procedure in capo alla P.A. riguardanti il trasporto delle merci sia di natura amministrativa, che doganale e di controllo anzitutto con l'implementazione di alcuni obiettivi minimi attesi da tempo. A tal proposito, **ALIS ritiene** opportuno intervenire in materia di:

- **CMR elettronico.** L'adozione del CMR elettronico anche in Italia è da tempo caldeggiata da ALIS e prevista anche tra le riforme della componente M3C2 della proposta di PNRR. Il Protocollo addizionale alla CMR del 20.02.2008 è stato originariamente stipulato tra Parti che erano già Parti della Convenzione concernente il contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), siglata a Ginevra, il 19 maggio 1961, in quanto: *"desiderose di completare la suddetta Convenzione al fine di facilitare la compilazione opzionale della lettera di vettura mediante i processi impiegati per la registrazione e il trattamento elettronico dei dati"*. Ad oggi sono 29 gli Stati, UE ed extra-UE, aderenti alla Convenzione di Ginevra che hanno già sottoscritto il Protocollo Addizionale, il quale abilita - dichiarandolo equipollente alla CMR cartacea, sia sotto il profilo probatorio che degli effetti giuridici - l'uso tra gli Stati aderenti al Protocollo della *"lettera di vettura elettronica"*, intendendosi per tale, la lettera di vettura emessa mediante una comunicazione elettronica dal vettore, dal mittente o da qualsiasi altra parte interessata all'esecuzione di un contratto di trasporto al quale si applica la Convenzione, comprese le indicazioni logicamente associate alla comunicazione elettronica sotto forma di dati

allegati o altrimenti connessi a tale comunicazione elettronica al momento della sua elaborazione o in una fase ulteriore, in modo da risultarne parte integrante. La possibilità di utilizzare l'e-CMR è fortemente richiesta dai soggetti operanti nel settore del trasporto merci in Italia per i molteplici benefici ad essa connessi, tra cui citiamo, a titolo esemplificativo e non esaustivo: semplificazione amministrativa; implementazione della digitalizzazione; sostenibilità ambientale legata alla riduzione della stampa cartacea dei documenti; ottimizzazione dei flussi finanziari legata all'emissione delle fatture dei servizi di trasporto e del relativo pagamento; riduzione del contatto fisico tra gli operatori logistici comportando benefici in termini di salute visto il protrarsi dell'emergenza Covid-19; accessibilità in tempo reale delle informazioni sul trasporto a favore sia delle imprese sia degli organi preposti ai controlli; riduzione dei costi di gestione. Sotto quest'ultimo aspetto la Commissione Europea ha prodotto stime in base alle quali si prevede che la riduzione degli oneri amministrativi derivanti dall'utilizzo di moduli digitali consentirà agli operatori di risparmiare fino a 27 miliardi di euro nei prossimi 20 anni.

- **Cooperazione digitale tra gli operatori dell'intera catena logistica e gli utenti finali.** Il settore richiede una precisa e sempre più attuale necessità, ovvero la dematerializzazione dei documenti di trasporto, come avviene in altri Paesi (ad esempio, in Olanda), ed una maggiore interazione digitale tra tutti gli attori della *supply chain*, fino ad arrivare agli utenti finali. Ad esempio, oltre al CMR elettronico ALIS propone:
 - implementazione di sistemi *smart*, più digitali e più sostenibili, di advertising e di informazioni al cliente anche attraverso integrazione del lavoro di back office degli autisti, ai quali potrebbero essere forniti strumenti tecnologici (ad esempio, smartphone o tablet) in grado di poter supportare apposite APP collegate ai sistemi IT dei committenti;
 - transizione tecnologica verso le ultime generazioni di reti mobili anche per velocizzare la trasmissione di dati;
 - obbligatorietà della rilevazione elettronica e dematerializzata dei dati di temperatura del trasporto, nel caso dei trasporti ATP.
- **Logistica 4.0 e tecnologie *blockchain* per la registrazione digitale delle transazioni.** Al fine di supportare in maniera più produttiva, efficiente e sicura i processi di movimentazione interna delle merci, così come di consegna dei prodotti ai clienti, il settore della logistica deve tener conto dei continui mutamenti del mercato e, soprattutto, del crescente utilizzo di strumenti tecnologici e digitali che coinvolgono tutti i segmenti industriali, compresi appunto il trasporto e la logistica. Da sempre attenta a coniugare lo sviluppo tecnologico con le necessità richieste dalle aziende operanti nella logistica, e proprio nell'ottica di raggiungere gli obiettivi fissati in particolare dalla *Missione 1* e dalla *Missione 3* del PNRR, ALIS propone di incentivare lo sviluppo della Logistica 4.0, che intende apportare una maggiore sicurezza, efficienza e produttività in ogni fase del processo, grazie ad appositi strumenti innovativi per le aziende:

- creazione di un solido sistema di *blockchain*, realizzando anche un registro digitale di transazioni e flussi che aiuti le aziende e le autorità di controllo a tracciare i prodotti e certificarne l'origine in modo sicuro ed affidabile;
 - utilizzo di appositi portali per memorizzare e gestire i dati in tempo reale facilitandone la condivisione;
 - utilizzo di *workflow* documentali che permettano interconnessione tra magazzini centrali, periferici e mezzi di trasporto e, pertanto, un più efficace allestimento di ordini e spedizioni;
 - 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.
- **Progetti di trasferimento tecnologico** per una continua e costante interazione con le Università e i centri di ricerca per l'elaborazione e la realizzazione di progetti finalizzati alla diffusione ed applicazione delle nuove tecnologie energetiche.
 - **Sportello Unico Amministrativo** per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche.
 - **Sportello Unico Doganale e dei Controlli** volto a coordinare e razionalizzare l'attività di verifica e controllo sulle merci in *import* o in *export*, dei numerosi soggetti istituzionali ad essi preposti affidandone il coordinamento all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.
 - Estensione dell'operatività della procedura di pre-clearing, c.d. "**sdoganamento in mare**", ossia lo sdoganamento anticipato delle merci effettuato mentre la nave è in navigazione, verso il porto di destinazione finale, già presente in molti porti, ad altre tipologie di navi e merci, che caratterizzano i flussi merci dei porti del Meridione come, ad esempio, veicoli nuovi trasportati con navi Ro-Ro.
 - "**Sdoganamento a destino**" tramite i Fast-Corridor ferroviari, stradali ed intermodali, che consentono appunto di sdoganare direttamente a destino merci containerizzate arrivate via mare senza aprire la procedura di transito doganale.
 - Completamento della **digitalizzazione dei registri navali** così da poter essere gestiti da un ente di controllo autonomo disponibile sette giorni su sette, ventiquattro ore su ventiquattro, senza gravare ulteriormente sulle Capitanerie di Porto.
 - Estensione della possibilità di effettuare le **procedure di revisione presso le officine private autorizzate a tutti i mezzi pesanti**, compresi i rimorchi e semirimorchi, attraverso il completamento della modifica dell'art. 80 Codice della Strada avviata con la Legge di Bilancio 2019 e attraverso investimenti, in forma di copertura totale o parziale ovvero di credito d'imposta dedicato, destinati alle officine per il rinnovo o l'acquisto delle attrezzature di ultima generazione volte a garantire maggiore sicurezza ed efficienza;
 - **Aumento capacità ed interconnessione delle aree di sosta destinate all'autotrasporto**, non solo lungo la rete autotradale, rispondendo peraltro ai requisiti previsti dal Pacchetto Mobilità in tema di parcheggi. Il progetto prevede una vera e propria

interconnessione digitale destinata agli utenti (autisti *in primis*) attraverso l'erogazione diretta (all'interno delle aree di parcheggio) o indiretta (sfruttando la vicinanza con strutture terze, quali centri commerciali, centri sportivi, poliambulatori, etc.) di numerosi ed ulteriori servizi sia per la persona sia per l'attività logistica, ad esempio attraverso l'interconnessione con piattaforme logistiche per ottimizzare i tempi di sosta e riposo e di ripartenza.

7. **Ulteriori interventi in materia di sostenibilità**. Ribadendo la rilevanza ricoperta dalla sostenibilità ambientale in tutto il Piano (vista anche la *Missione 2* interamente dedicata al *green*) così come negli interventi specifici legati al tema delle infrastrutture e dei trasporti (quali ad esempio la proposta dell'Associazione di incentivi volti al rinnovo dell'intero parco circolante dei mezzi pesanti, cfr. punto 1 "*Trasporto stradale*") ovvero in quelli in materia di digitalizzazione (come nel caso dell'adozione del CMR elettronico in Italia, cfr. punto 6 "*Digitalizzazione, innovazione e semplificazione*"), **ALIS propone** ulteriori interventi volti ad accelerare il processo di transizione ecologica e a raggiungere gli obiettivi di economia circolare:

- Incentivi all'utilizzo di energie e carburanti alternativi e, in questa direzione, incentivi alla realizzazione di **impianti di produzione e di distribuzione BIO LNG** sul mercato, in particolare nei pressi dei principali snodi intermodali.
- **Green city logistics**, ossia l'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. Tale intervento, destinato ad officine e gommisti specializzati in veicoli industriali, flotte e trasporto su gomma, richiederebbe una dotazione finanziaria a copertura totale o parziale dell'investimento oppure una modalità di credito d'imposta dedicato.
- 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. Secondo recenti studi di AIRP, ad esempio, grazie alla ricostruzione l'Italia risparmia ogni anno in media 30 milioni di litri di petrolio ed oltre 20.000 tonnellate di altre materie prime strategiche come gomma naturale e sintetica, nero fumo, fibre tessili, acciaio e rame e, inoltre, ogni pneumatico ricostruito permette un risparmio unitario di 26,5 kg di CO2. Ricorrendo a pneumatici ricostruiti, poi, si eviterebbe all'immissione nell'ambiente di circa 26mila tonnellate di Pneumatici Fuori Uso (PFU) e, inoltre, dal punto di vista delle prestazioni si otterrebbero performance analoghe rispetto a uno pneumatico nuovo, ma a un prezzo inferiore di circa il 40%. ALIS, pertanto, ritiene auspicabile prevedere uno strumento normativo di incentivazione (simile a quelli attuati per il piano Industria 4.0) al fine di permettere l'acquisto, per

imprese e lavoratori autonomi, di un treno di pneumatici ricostruiti per ciascun veicolo aziendale ogni anno, attraverso un credito d'imposta utilizzabile esclusivamente in compensazione, da indicare nella dichiarazione dei redditi dell'anno successivo all'acquisto, così come una decontribuzione per le aziende produttrici di ricostruito.

- Contributi all'**utilizzo di pneumatici a bassa resistenza al rotolamento** - classe A/B sui veicoli adibiti al trasporto merci - 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.

8. **Formazione professionale.** Altro tema strategico che, secondo ALIS, deve trovare luogo nell'ambito della *Missione 4* del PNRR è quello relativo sia alla formazione del personale nel settore del trasporto merci, che all'accesso alle professioni legate al trasporto ed alla logistica in linea con l'obiettivo di rafforzare la formazione professionale secondaria e universitaria, l'apprendistato professionalizzante e gli investimenti in formazione terziaria. **La formazione professionalizzante, così come gli eccessivi oneri per accedere alle professioni trasportistiche - con conseguente carenza di autisti, nonché di operatori logistici e professionisti qualificati nel settore – rappresentano importanti voci di costo per le imprese del settore.** Una carenza strutturale ed organizzativa che comporta inevitabilmente un'inadeguatezza della capacità produttiva dell'intero settore trasporti. Pur considerando i profondi mutamenti - nella società e nel mondo del lavoro - provenienti dall'innovazione tecnologica e dal crescente utilizzo del digitale, infatti, gran parte delle competenze professionali richieste dal comparto trasporto e logistica sono ad oggi ancora rivolte a operatori specializzati in mansioni tecniche, pratiche, tradizionali. Nonostante tale necessità, e nonostante l'elevato tasso di disoccupazione giovanile, ancor oggi molto spesso la professionalità e la competenza degli operatori del settore non viene colta come una concreta opportunità occupazionale, come testimonia ad esempio la carenza di autisti nel settore dell'autotrasporto - diffusa a livello nazionale ed europeo - e di operatori logistici nel settore dell'intermodalità marittima, ma anche di addetti tecnici specializzati per le reti di assistenza dei veicoli industriali attuali. A fronte infatti di veicoli commerciali ed industriali sempre più innovativi e tecnologicamente sofisticati, le imprese oggi non riescono a reperire facilmente sul mercato del lavoro figure professionali specializzate da impiegare anche per la diagnostica e l'assistenza di tali mezzi. **ALIS ritiene** convintamente che tale ambito lavorativo, nel quale un grande ruolo è svolto dalle tecnologie volte a garantire la sostenibilità ambientale e la sicurezza, possa offrire nuove opportunità di lavoro per giovani tecnici formati e qualificati, che siano adeguatamente preparati e pronti ad interagire con i più moderni sistemi richiesti. Per questo risultano essere centrali:

- attività e **progetti di formazione professionale per gli “operatori logistici 4.0”** al fine di adeguare il lavoro agli sviluppi tecnologici e di automazione in essere;
- 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*);
- 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, e che permetterebbe inoltre di aprire al mondo della logistica l'opportunità dell'apprendistato in *staff leasing*, aggiungendo a flessibilità e tutela un importante supporto per le aziende nella gestione dei percorsi di apprendistato e una decontribuzione in favore delle aziende;
- 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;
- una riforma degli **istituti tecnici e professionali** che punti ad adeguare i programmi di formazione alle esigenze del mondo della produzione e della situazione socio-economica dei singoli territori. In particolare, essa orienta tali Istituti verso l'innovazione prodotta dal piano industria 4.0 oltre che verso la profonda innovazione digitale in atto in tutti i settori del mercato del lavoro.

9. **Competitività e sicurezza.** Pur consapevoli delle competenze in capo a questa Commissione, ci permettiamo di evidenziare come rilevanti, specialmente in considerazione della fase critica legata alla pandemia, anche i temi legati alla competitività delle imprese italiane e alla sicurezza degli operatori. A tal proposito, ALIS propone ad esempio:

- **Prolungamento credito di imposta “Industria 4.0”.** Risulterebbe molto utile prolungare fino al 2026 del **credito di imposta per i beni “Industria 4.0”**, l'agevolazione prevista per i beni materiali (di cui all'allegato A della legge 232/2016) e per i beni immateriali (di cui all'allegato B della legge 232/2016) nuovi strumentali all'esercizio d'impresa e già oggi potenziata dalla Legge di Bilancio 2021.
- **Aumento dei controlli sull'applicazione della normativa sull'ancoraggio del carico.** Posto che le prescrizioni tecniche e le indicazioni d'uso per i sistemi di ancoraggio sono definite dalla normativa europea EN 12195-1, ancora oggi purtroppo circa il 25% degli incidenti che coinvolgono mezzi pesanti può essere attribuito ad un fissaggio inadeguato del carico. ALIS propone pertanto, ai fini di una maggiore sicurezza per autisti, mezzi e terzi, di incentivare corsi di formazione specifica per gli organi di Polizia di Stato preposti ai controlli sulla corretta ed effettiva applicazione della normativa sull'ancoraggio.

Conclusioni ALIS

In conclusione ALIS, pur esprimendo un giudizio di fiducia verso l'impostazione del PNRR per assi strategici trasversali (digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale), è consapevole che le sfide da affrontare sono enormi e richiedono riforme di contesto e strategie di settore capaci di segnare un vero e proprio passaggio da un'epoca ad un'altra.

Siamo altrettanto fiduciosi dell'operato del nuovo Governo - insieme al costante e doveroso confronto parlamentare -, per il quale l'approvazione del PNRR rappresenta una delle priorità programmatiche in ottica di crescita economica e stabilità del nostro Paese.

Ciò posto, il documento dovrebbe a nostro avviso chiarire meglio come l'obiettivo trasversale della coesione ed inclusione territoriale viene perseguito all'interno delle singole missioni, indicando con chiarezza: analisi, fabbisogni, metodologie, indicatori di performances ed infine i risultati attesi per singola riforma. In altri termini, **stabilita e condivisa l'architettura del PNRR attraverso missioni e componenti, occorre** - come richiesto espressamente dalle linee guida europee - **una precisa definizione delle strategie di settore connesse al Piano, attraverso l'analisi delle singole riforme e progettualità, delle tempistiche previste per la realizzazione delle stesse, con l'individuazione dei soggetti responsabili delle attività, del coordinamento dei soggetti istituzionali a vario titolo coinvolti e dei cronoprogrammi relativi.**

E' appena il caso di sottolineare inoltre che molti degli interventi previsti, anche quelli di infrastrutturazione pubblica, potrebbero qualificarsi come aiuti di Stato e, pertanto, essere sottoposti alle condizionalità imposte dalla relativa normativa europea. E' quindi necessario scongiurare che gli ambiziosi obiettivi e i programmi del piano possano essere limitati da vincoli europei, nati per tutelare il singolo mercato nazionale da possibili distorsioni della concorrenza ma in tempi e con orizzonti "ordinari" e non certo per far fronte alle esigenze dettate da un contesto emergenziale straordinario in cui il PNRR è chiamato ad operare.

Infine sia consentita una doverosa notazione metodologica della quale ALIS da sempre è convinta promotrice. Il successo di qualsiasi riforma o intervento, anche di carattere strettamente infrastrutturale, passa necessariamente attraverso il confronto costante e l'ascolto vero ed aperto tra Istituzioni ed operatori, i quali ultimi non solo saranno i fruitori del sistema infrastrutturale che si sta progettando, ma anche i più efficaci e convinti ambasciatori del messaggio che una così vasta ed ambiziosa riforma del Paese porta con sé.

Roma, 19 febbraio 2021



Marcello Di Caterina
Vicepresidente e Direttore Generale ALIS