



**DOCUMENTO PROGRAMMATICO
E PROPOSTE ALIS**

**Logistica sostenibile e semplificazione
normativa a tutela del Made in Italy**

10 giugno 2019
Masseria "LI RENI", Manduria (Taranto)

BOZZA 5 GIUGNO

Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro e opportunità occupazionali

ALIS ed il concetto di sostenibilità

ALIS nasce con il preciso obiettivo di promuovere il **trasporto sostenibile** a livello nazionale ed europeo, riunendo insieme per la prima volta compagnie armatoriali, società di autotrasporto, compagnie ferroviarie, terminalisti, spedizionieri, porti, interporti, università, centri di ricerca ed enti di formazione. Oggi una realtà europea di oltre **1.400** imprese associate, per un totale di più di **152.000** dipendenti diretti e indiretti, oltre **106.000** mezzi, **140.500** collegamenti marittimi annuali e **125** linee di Autostrade del Mare. Eppure, l'esigenza di sostenere, rappresentare e supportare le aziende associate mediante un nuovo modello associativo ha iniziato a farsi strada a partire dal 2016 quando un gruppo di soci - tutti impegnati in maniera trasversale nel settore del trasporto marittimo, stradale e ferroviario - ha intuito che la crescita economica, da sola, di per sé non basta. La crescita reale delle imprese - e dunque dell'economia nazionale - avviene solo se si tiene conto delle **tre dimensioni** fondamentali e inscindibili dello **sviluppo sostenibile**:

- la dimensione **ambientale**,
- la dimensione **economica**,
- la dimensione **sociale**.

Sostenibilità ambientale

Per sostenibilità ambientale si intende la capacità di una impresa di **valorizzare l'ambiente** garantendone la sua tutela.

ALIS sta intervenendo in maniera decisiva per rispondere alla sfida di riconciliare le esigenze di mobilità delle merci e delle persone con la protezione della salute e del nostro pianeta. Tutti gli aspetti di questa sfida sono presi in considerazione: promuoviamo **veicoli più puliti**, rendiamo l'**energia** da fonti alternative più **accessibile** e ottimizziamo i nostri sistemi di trasporto. Ciò permetterà a persone e merci di muoversi in maniera più **green**. Le aziende appartenenti al Cluster ALIS sono aziende d'avanguardia per via degli ingenti **investimenti per milioni di euro** in mezzi navali e terrestri sempre più ecologici. I soci che operano nel settore marittimo hanno dotato le loro navi di **scrubbers** per la depurazione dei gas di scarico al fine di abbattere le emissioni di zolfo fino allo 0,1% in massa e di ridurre il particolato dell'80%, pari a **5 volte meglio di quanto richiesto dalla nuova normativa internazionale** che entrerà in vigore a partire dal 2020. Sono molto considerevoli anche gli investimenti fatti da molti associati che operano su strada mediante il rinnovo del parco veicolare e mediante nuovi mezzi a basse emissioni grazie all'utilizzo del **GNL** o a **batterie elettriche** di alta qualità e d'ultima generazione. Investire in flotte all'avanguardia e in veicoli migliori, più puliti e più competitivi significa investire sulla **fiducia dei mercati e dei consumatori** che oggi più che mai sono attenti alla sostenibilità di tutti i prodotti che vanno ad acquistare.

Inoltre, lo scorso febbraio ALIS ha siglato un **Protocollo di Intesa con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare** con l'intento di contribuire attivamente al raggiungimento dei target fissati dall'Europa in materia di impatto ambientale delle attività trasportistiche, promuovere

iniziative in materia di intermodalità sostenibile, favorire investimenti in ricerca e sviluppo, sostenere ed accelerare il processo di innovazione tecnologica e digitalizzazione nel settore del trasporto.

Proprio il Ministero dell’Ambiente ha proposto ad ALIS di sedere al tavolo tecnico per contribuire alla risoluzione del problema delle soste tecniche e delle operazioni di **trasbordo dei rifiuti caricati per la spedizione in ambito portuale** a seguito dell’abolizione del **SISTRI** (sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti).

Sostenibilità economica

La crescita economica delle imprese appartenenti al Cluster ALIS porta con sé arricchimento e forza all’intero Sistema Paese. Alis, grazie ai suoi associati, sviluppa efficienti sistemi di trasporto internazionali, nazionali e insulari. Proprio sul mercato insulare si sottolinea che un recente studio pubblicato da ALIS, in collaborazione con le Autorità di Sistema Portuale, dimostra come il nostro Cluster abbia contribuito allo sviluppo delle grandi isole trasportando **oltre l’84 % del totale del mercato siciliano** e **oltre il 55% del mercato sardo** coinvolgendo operatori logistici, aziende di autotrasporto ed armatori che agiscono nel pieno rispetto delle regole della concorrenza.

Inoltre, il Centro Studi ALIS, di concerto con l’AdSP del *Mar Tirreno Centro Settentrionale* ha esaminato **l’impatto dell’intermodalità marittima nel porto di Civitavecchia sui costi esterni**, dimostrando che grazie all’utilizzo di una nave di un associato invece del tutto strada, **la collettività risparmia circa 40 milioni di euro** in termini di incidenti, congestione, inquinamento ambientale, costi marginali delle infrastrutture.

L’impegno dell’associazione richiede integrazione e compattezza. ALIS attraverso la rappresentanza degli interessi dei propri associati, attraverso l’identità collettiva che esprime, sta contribuendo, da una parte, alla **riduzione**

del costo del trasporto rispetto alla tradizionale modalità tutto strada. Dal punto di vista economico si è registrato, grazie all'utilizzo dell'intermodalità garantito dal Cluster Alis, un **risparmio complessivo** per le imprese e per le industrie italiane o straniere con sede in Italia di oltre **500 milioni di euro** all'anno in termini di riduzioni del costo del trasporto. Dall'altra, alla creazione di sinergie importanti con il mondo della finanza. In particolare, ALIS è promotrice di un accordo con due principali istituti finanziari italiani per la facilitazione dell'accesso al credito per le aziende associate. Proprio qui a Manduria, lo scorso anno furono delineati i contorni dell'operazione: ALIS ha infatti messo a disposizione dei propri soci agevolazioni finanziarie per progetti di sviluppo sostenibile. Il **Tranched Cover** ALIS, con una dotazione iniziale di 110 milioni di euro (che arriverà a 500 milioni nei prossimi mesi) è ormai una realtà. Sono già **90 le pratiche avviate** per un totale di finanziamenti pari a circa **20 milioni di euro, che sono in corso di erogazione.**

Sostenibilità sociale

La sostenibilità sociale può essere definita come la capacità di garantire condizioni di benessere umano. Le aziende del nostro Cluster dedicano risorse sempre più rilevanti alle misure di sostegno ai dipendenti e contribuiscono in modo determinante allo sviluppo occupazionale del nostro Paese.

A marzo 2019 la stima **ISTAT** degli occupati in ITALIA è in crescita rispetto a febbraio (+0,3%, pari a +60 mila unità); anche il **tasso di occupazione sale**, arrivando al 58,9% (+0,2 punti percentuali). È chiaro che **tanto ancora c'è da fare** per combattere l'alto tasso di disoccupazione specialmente nel meridione. Gli ultimi dati riferiti alla Puglia, secondo l'Istat¹, sono del primo semestre del 2018 dove si segnala che l'occupazione è cresciuta del 2,5%

¹ Banca D'Italia, aggiornamento congiunturale Novembre 2018, *Economie regionali, L'economia della Puglia*

rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, un ritmo più elevato di quello registrato nel Mezzogiorno e in Italia. Sono dati confortanti anche se i livelli occupazionali nel Mezzogiorno negli ultimi dieci anni sono calati dell'1,5% e nella sola regione pugliese del circa 5%, rispetto al 2008. Nell'anno in corso l'andamento dell'occupazione regionale ha beneficiato della crescita nel settore dei servizi, più intensa della media nazionale, e nell'agricoltura. Il numero di occupati è invece risultato sostanzialmente stabile nell'industria in senso stretto e in calo nelle costruzioni. Siamo convinti che il Sistema Italia, anche in questa nuova legislatura europea, debba occuparsi innanzitutto di **lavoro e di crescita**. Su questo sono d'accordo tutti gli Stati membri e tale sfida per tutti noi risulta fondamentale per il raggiungimento di obiettivi ambiziosi come la competitività del mercato unico, l'internazionalizzazione delle imprese e la creazione di occupazione, politiche energetiche e climatiche lungimiranti e gli investimenti nel futuro. Per avere un settore competitivo e sicuro occorrono risorse umane competitive e che operano in modo sicuro. Tuttavia, **ALIS ritiene necessario un abbassamento del costo di accesso alle professioni logistiche e intermodali**. ALIS, solo a titolo esemplificativo, punta sulla sostenibilità sociale e sullo sviluppo occupazionale mediante accordi con università e ITS, volti a favorire nuove opportunità ai giovani che desiderano avvicinarsi alle carriere trasportistiche.

In Italia ci sono **103 ITS**, operativi in diverse aree tecnologiche, 527 percorsi attivi con oltre 13.380 iscritti su tutto il territorio nazionale. In questi ITS i soggetti partner sono oltre 2.465 di cui 892 imprese². **L'80% dei diplomati ha trovato lavoro entro un anno dal diploma, nel 90% dei casi in un'area coerente con il percorso di studi concluso**. Il 49,3% degli occupati è stato assunto con contratto a tempo determinato o lavoro autonomo in

regime agevolato: questa è stata la tipologia contrattuale più utilizzata in tutte le aree tecnologiche. Unica **eccezione positiva la mobilità sostenibile**, per la quale prevale il contratto a tempo indeterminato o lavoro autonomo in regime ordinario. **Solo il cluster ALIS conta 7 ITS aderenti, distribuiti su tutto il territorio nazionale, Puglia compresa.** Pertanto gli ITS sono un **esempio virtuoso di formazione** in grado di preparare i giovani all'inserimento professionale in settori strategici legati al **mare**, alla **terra** e al **trasporto**.

Ad ALIS aderiscono **4 importanti università**. Molti atenei italiani hanno dato il via a **lauree triennali professionalizzanti** in stretta collaborazione con ordini professionali, in tre ambiti: Ingegneria, Edilizia e Territorio, **Energia e Trasporti**. Il fatto che si sia sentita la necessità di introdurre delle lauree definite come "professionalizzanti" fa riflettere su quanto poco lo siano i corsi di laurea attualmente attivi. Potenziare la professionalità dei corsi di laurea triennali e magistrali è certamente una scelta che va nella direzione di una maggiore equità sociale, di cui il nostro sistema educativo ha bisogno. **A un anno dal conseguimento del master lavora l'86,6% dei ragazzi intervistati**, la metà dei quali con un contratto a tempo indeterminato. Per arrivare a questo tasso occupazionale con la semplice laurea magistrale ci vogliono cinque anni. **Senza master**, a un anno dalla laurea **lavora il 73% dei ragazzi**.

A.L.I.S. e gli accordi sindacali

Lo scorso maggio, ALIS e le Segreterie Generali di CGIL, CISL e UIL hanno sottoscritto un "**Protocollo d'Intesa sulle Relazioni Sindacali**", che consente all'associazione di aderire con sottoscrizione al Testo Unico sulla Rappresentanza ed al successivo Accordo di Modifica firmato da CGIL, CISL e UIL.

Lo scopo del Protocollo è:

- aderire integralmente al sistema di relazioni sindacali CGIL, CISL e UIL in coerenza con tutto quanto previsto e pattuito nel **Testo Unico sulla Rappresentanza** e nell'Accordo di Modifica al Testo Unico sulla Rappresentanza, riconoscendo la centralità del contratto collettivo nazionale di lavoro e l'importanza della contrattazione di secondo livello, sia a livello territoriale che aziendale, da svilupparsi ed ove possibile implementarsi in coerenza con le previsioni di cui ai contratti collettivi nazionali;
- confermare la propria volontà di **aderire con sottoscrizione al Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro Spedizione, Autotrasporto, Merci e Logistica** sottoscritto da CGIL, CISL e UIL il 3 dicembre 2017, volontà che verrà ratificata direttamente nei confronti delle parti firmatarie del contratto collettivo nazionale di lavoro.

La sottoscrizione del Protocollo d'Intesa sulle Relazioni sindacali comporterà l'estensione delle regole del sistema sindacale confederale nei confronti delle oltre 1.400 imprese che aderiscono ad A.L.I.S. e degli oltre **152.000 lavoratori** in esse impiegato, garantendo uniformità di trattamenti contrattuali, regole equanime e maggiori tutele all'interno della filiera produttiva.

ALIS anche con queste operazioni di natura giuridica, economica e sindacale mira ad una logistica efficiente e sostenibile che riduca il gap geografico ed economico tra il nord ed il sud italia nonché tra i diversi Stati Membri dell'UE, sviluppando e facendo crescere tutte le nostre realtà imprenditoriali, seguendo gli obiettivi dell'innovazione, del rispetto dell'ambiente e delle energie pulite.

Le tre proposte ALIS in tema di sostenibilità, occupazione giovanile e migliori condizioni per datori di lavoro e lavoratori

1. SOSTENIBILITA'

Continuare ad investire in **ricerca e digitalizzazione** finalizzate ad implementare uno sviluppo mirato dell'economia green, promuovendo la **conversione modale** in alternativa al tutto strada. In questo scenario lo Stato **dovrebbe strutturalmente varare misure incentivanti** (come il MAREBONUS e il FERROBONUS) **in favore dell'intermodalità** e non sottoforma di singoli bonus limitati nel tempo. Proponiamo che lo Stato metta in piedi un sistema di valutazione del livello di efficienza energetica delle imprese, elargendo premialità nell'ambito di un piano complessivo di performance nazionale parametrata sui target imposti dall'UE ai singoli Stati Membri.

Inoltre, nel settore del **trasporto marittimo** sarebbe opportuno supportare, attraverso la riduzione di **tasse portuali**, tutte quelle imprese che utilizzano navi di ultima generazione. Così come sarebbe utile prevedere ulteriori incentivi nel **settore stradale** per veicoli innovativi, ad **LNG** o **batterie elettriche**, in grado di ridurre le emissioni, le cui performance devono essere **certificate da un ente terzo**.

2. OCCUPAZIONE GIOVANILE

Sviluppare un **coordinamento** tra le **piattaforme web nazionali** connesse con i **centri per l'impiego** e le **APP** che già attualmente facilitano l'incontro domanda-offerta di lavoro attraverso apposite sezioni "Job". ALIS continuerà inoltre a promuovere la formazione giovanile e professionale, attraverso collaborazioni con ITS ed Università ed agevolando l'ingresso dei giovani nel mondo del lavoro tramite stage e proposte contrattuali con le aziende associate. È necessario un supporto istituzionale anche per incentivare i

percorsi formativi, l'alternanza scuola-lavoro, gli sbocchi occupazionali. Proponiamo ulteriori **agevolazioni fiscali** a vantaggio delle aziende che assumono i **giovani entro i 30 anni**. Lo sviluppo del settore occupazionale, in particolare giovanile, contribuirà inoltre a ridurre il gap esistente tra Sud e Nord del nostro Paese, altra priorità programmatica che l'Associazione porta avanti.

3. MIGLIORARE LE CONDIZIONI DI LAVORO

Lo sviluppo dell'economia dei trasporti stimolerà un effetto positivo che genererà crescita economica complessiva. Occorre però **intervenire in particolare sul costo del lavoro** non solo per accelerare la ripresa occupazionale ma anche per rendere maggiormente conveniente la rimodulazione dei contratti e procedere con assunzioni a tempo indeterminato per coloro i quali ancora sono precari. **Occorre maggiore flessibilità, riduzione della pressione fiscale. Il costo del lavoro e l'aliquota contributiva vanno ridotti per favorire maggiore occupazione.** La riduzione del carico contributivo che grava sulle aziende è una necessità per consentire maggiore competitività su scala europea.

Sostenibilità, incentivi e semplificazione per la tutela del Made in Italy

A.L.I.S. sviluppo del Mezzogiorno, semplificazione

L'industria dei trasporti del Mezzogiorno punta in modo naturale al mare: i traffici commerciali guardano con interesse preciso alle città marittime del Sud quali punti di snodo e approdo.

ALIS propone di partire da qui per parlare di sviluppo e semplificazione.

Quando si parla di **divario tra Sud e Nord**, spesso si menziona l'aspetto del gap infrastrutturale tra le due macroregioni, con il Sud in pesante ritardo sui tempi di transito merci, congestioni sulle dorsali autostradali, costi di trasporto. ALIS, da anni ormai, preferisce parlare del potenziale trasportistico che ha il Sud rispetto a molte altre regioni europee grazie al mare, e di quanto sta facendo e potrebbe fare per sé stesso e per l'Europa, grazie alla sua posizione privilegiata sul mappamondo. In Italia oltre il 50% del commercio estero viaggia via mare. In Europa la quota supera il 70% e nel mondo al 90%. Il commercio marittimo è il sistema circolatorio del commercio mondiale. **Il Sud Italia è in mezzo al Mediterraneo, e per questo gode di una posizione baricentrica nei commerci mondiali**, incuneata tra tre continenti, tra Suez e Gibilterra. In particolare, il Sud è la cerniera naturale tra la penisola iberica e i Balcani, tra il continente europeo e il nord Africa.

Nel sistema di trasporto navale più frequente e rapido che abbiamo nel mediterraneo - il cosiddetto "*short sea*" delle migliaia di rotazioni operate settimanalmente in questi servizi, molte toccano il sud per destinazioni internazionali. Un facile accesso a linee marittime internazionali vuol dire un facile accesso ai mercati. Un'offerta di trasporto più economica e abbondante significa un minor costo logistico da caricare sul prezzo delle merci, un import/export più competitivo, maggiore potere di acquisto per i residenti e le imprese al sud.

Se si trasporta di più e meglio al Sud, creare industrie al Sud diventa - a parità di altre condizioni di partenza - più vantaggioso e attraente. Spingere l'acceleratore sulla competitività portuale e marittima e favorire le connessioni via mare, significa **proiettare e proporre il Sud nel mondo come produttore e come consumatore**. Il Sud Italia è circondato dal mare, e ha isole da sole più grandi in termini di PIL e popolazione di molti stati europei. Per servire le proprie isole gli italiani hanno sviluppato negli anni una rete di trasporti marittimi imponente, incentrata su ro-ro e traghetti. Le **navi** sono la **"corsia supplementare"** delle dorsali autostradali tirrenica e adriatica, permettendo di dribblare all'occorrenza arterie più critiche come la Salerno-Reggio Calabria. La crescita impetuosa dei trasporti via mare è una spia di una realtà sempre più evidente, e cioè che il mare si sta progressivamente rivelando la vera infrastruttura del Sud, naturale, pulita, silenziosa, **gratuita per lo Stato**, non bisognosa di alcuna manutenzione, senza incidenti stradali e senza congestioni. **Cabotaggio continentale e intermodalità marittima come soluzione trasportistica e logistica migliore**. I nostri associati hanno rafforzato le linee tra **Venezia e Bari**, così come la **Ravenna-Brindisi** e **Brindisi-Catania**, apportando miglioramenti nell'offerta trasportistica con numerosi collegamenti strada-mare su assi territoriali ben definiti ma con rilanci e ricadute internazionali grazie ai nodi di rete. E la Puglia, con la sua posizione nel Mediterraneo, con le sue eccellenze, rappresenta un territorio di flussi di merci provenienti dall'area Balcanica e dalla Turchia e diretti nella penisola Iberica attraverso una rete di servizi di trasporti intermodali che creano un vero e proprio ponte tra l'est e l'ovest d'Europa nonché un punto di snodo fondamentale per le merci provenienti dal nord Europa e destinate al mercato domestico, alla Sicilia ed alla Grecia.

Made in Italy

In questi due anni e mezzo, su temi così importanti per le politiche nazionali ed europee, ALIS ha dimostrato di poter incidere in modo rilevante con idee, proposte e azioni concrete volte, da una parte, all'abbattimento considerevole dei costi del trasporto, consentendo ai meravigliosi prodotti Made in Italy di essere immessi sui mercati del Sud e del Nord Italia a prezzi accessibili e competitivi sia per il consumatore che per il produttore, dall'altra parte, alla crescita responsabile delle aziende associate. Gli scambi commerciali tra la Puglia e l'area balcanica, la Spagna e il Portogallo sono favoriti da una combinazione perfetta di servizi intermodali al servizio del **c.d. *long bridge***: ossia un ponte ideale che integra e rende sistemiche le modalità di trasporto mare/gomma, con vantaggi indiscussi: **tariffe competitive, impiego di un solo autista, garanzie circa maggior vita automezzi, minori incidenti**. Per fare un esempio concreto di *long bridge*: la direttrice Sagunto-Barcellona che arriva a Civitavecchia e procede per Brindisi e arrivare a Patras e Igoumenitsa.

Gli associati ALIS impegnati nel settore marittimo hanno impiegato nuove navi con maggiore capacità di stiva sulle linee di cabotaggio nazionale e sulle linee da Bari e Brindisi per la Grecia. In particolare, la linea di cabotaggio continentale Bari-Venezia rappresenta la vera e propria alternativa intermodale al trasporto via strada che, insieme alla linea Brindisi-Ravenna, garantisce un servizio marittimo di trasporto merci giornaliero, frequente, affidabile, ecofriendly ed estremamente economico grazie alle economie di scala che si riescono a raggiungere attraverso l'impiego di moderne navi che hanno una ampia capacità di stiva. Tali linee hanno reso possibile sottrarre alla strada migliaia di camion all'anno che fino a qualche tempo fa percorrevano tutta la dorsale adriatica per servire i mercati del Nord Est.

Il Cluster ALIS ha moltissimi esempi di operatori logistici impegnati in tale tratta per trasportare merci da e per la Puglia: il vino, l'olio, il grano, i mangimi ed altri beni di largo consumo che arrivano in tutto il territorio nazionale ed internazionale sono competitivi perché ad essere competitivo è il sistema trasportistico e logistico che sta a monte e a valle.

Attraverso l'utilizzo di queste navi il Cluster ALIS riesce ad offrire partenze settimanali destinate esclusivamente al traffico merci dal porto di Bari per Patrasso, garantendo così agli operatori logistici un servizio di trasporto marittimo frequente durante tutto l'anno che non risente dei picchi delle stagionalità dovute agli spostamenti dei turisti che si muovono prevalentemente durante i mesi estivi. Così facendo, le aziende di autotrasporto possono offrire dei servizi affidabili alla loro clientela che percepisce così il valore aggiunto e la bontà del sistema delle Autostrade del Mare. Il sistema trasportistico e logistico necessita di essere sempre più competitivo. L'impalcatura normativa necessita di una semplificazione. **Il Paese va sburocratizzato affinché possa rilanciarsi su mercati internazionali.** Condividiamo inoltre alcune considerazioni su questioni importanti legate alla semplificazione del settore del trasporto e della logistica e che costituiscono da tempo un tema centrale nella dialettica tra il mondo delle imprese e gli interlocutori istituzionali. **Semplificazione intesa anche come facilitazione nell'accesso al lavoro.** Cuneo fiscale per rilancio occupazionale: i dati ufficiali della Tesoreria Generale dell'Istat pubblicati nell'aprile 2019 mostrano un'Italia divisa letteralmente in due. Da una parte il Sud, dove il peso del fisco cresce e diventa sempre più insostenibile. Dall'altra il Nord, dove (sia pure di poco) si è ridotto. Il risultato è che le Regioni dove la ricchezza è più bassa, Calabria, Campania e Puglia sono attualmente assoggettate a una pressione

fiscale pari o superiore a quella subìta dalle regioni posizionate nella parte più alta della classifica, come la Lombardia, l'Emilia Romagna e il Veneto.

Riteniamo che occorra cogliere opportunità da semplificazione normativa fiscale e doganale, con particolare riferimento all'istituzione delle **ZES – Zone economiche speciali**. I veri rappresentanti dell'economia territoriale – ossia agricoltori, allevatori, produttori, aziende di distribuzione, che sono i veri protagonisti del rilancio produttivo e occupazionale che viviamo – chiedono nuove opportunità in termini di riduzione di costo del trasporto.

Le tre proposte ALIS in tema di sviluppo del Mezzogiorno, semplificazione normativa, rilancio del Made in Italy

1. SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO

ALIS si dichiara disponibile a partecipare alla redazione di un piano strutturato di interventi per le aree considerate critiche, proponendo un modello di sviluppo e migliori scelte di allocazione delle risorse specialmente sulle seguenti aree di azione: creazione di contesti che favoriscono sviluppo e attrazione di investimenti (ZES); **l'individuazione delle aree ZES deve essere fatta di concerto con le aziende che, più di ogni altro, conoscono e incidono sulle dinamiche territoriali, conoscendo potenzialità, virtù e limiti di ogni singola area**. Alcuni nostri associati chiedono inoltre di rimodulare il calcolo di alcune tasse:

- **IMU sugli immobili adibiti ad attività logistiche** che ha ricadute negative sulle aree del Sud per via della quantificazione discrezionale operata da comuni che molto spesso essendo in dissesto finanziario impongono tassazione più elevata.
- **Tasse di possesso sugli automezzi** che superano di molto gli importi medi europei: in Italia 900/1000€ circa contro i 150/250€ previsti dalla media europea.

2. SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA

ALIS si dichiara disponibile a supportare i decisori pubblici in un processo volto all'**individuazione di tutte le disposizioni legislative statali vigenti con riferimento al settore dei trasporti**, alla verifica delle disposizioni legislative più datate, alla semplificazione ed il riassetto normativo delle disposizioni legislative mantenute in vita, **riducendo il numero di leggi in vigore e rendendo più chiaro ed efficace il linguaggio legislativo, raccolta in Testi Unici e/o Codici.**

Inoltre, occorre investire risorse affinché l'Italia possa implementare i **documenti elettronici in sostituzioni di quelli cartacei**. L'adesione dell'Italia al protocollo internazionale potrebbe essere un primo concreto passo in avanti per l'introduzione immediata dello strumento **CMR elettronico** nei traffici tra i Paesi firmatari e/o aderenti al Protocollo, infatti stante l'attuale ambito di applicazione geografico del Protocollo addizionale esso assume una portata rilevante in termini di volumi di traffico potenziale cui applicare la lettera di vettura elettronica.

3. RILANCIO DEL MADE IN ITALY

ALIS propone di sfruttare al massimo il potenziale della domanda estera dei prodotti *Made in Italy* potenziando gli strumenti operativi per promuovere i prodotti italiani attraverso **un abbassamento dei costi di tutta la catena logistica**. Occorre da una parte favorire l'ingresso nel mondo del lavoro delle figure di *export manager*, specialmente nelle piccole imprese: soggetti in grado di favorire la presenza delle nostre aziende nella grande distribuzione internazionale e in grado di far comprendere le potenzialità del sistema trasportistico italiano. Dall'altro lato occorre riattivare il ruolo delle Ambasciate e favorire incontri tra il Sistema imprenditoriale nazionale con buyers potenziali degli Stati esteri.
