

Infrastruttura, Trasporti e Mobilità
Osservazioni sul PNRR

Incontro del Ministro Giovannini con le Parti Sociali
16 -17 marzo 2021

Il contributo di
Confimi Industria
Confederazione dell'industria manifatturiera italiana e dell'impresa privata

Confimi Industria crede nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza perché vede in questa opportunità, economica e sociale, non solo un progetto di svolta ma l'occasione dell'ammodernamento del sistema paese.

Si tratta di un piano che deve mettere a terra ingenti risorse che possono delineare il futuro del Paese con una nuova politica industriale.

Per questo Confimi Industria si mette a disposizione delle Istituzioni e delle forze politiche: non solo ora, ma anche per la costituzione di una cabina di regia che possa vigilare e monitorare sui progetti che riguardino la piccola e la media impresa e il sistema manifatturiero in generale, una cabina di regia che deve coinvolgere le associazioni, le parti sociali.

L'ammontare dei fondi che perverranno - così come lo sforzo realizzato per ottenerli - è notevole, sebbene una parte dovrà essere rimborsata.

E non mancano le preoccupazioni che riguardano, in primis, la messa a terra di azioni efficienti ed efficaci, l'individuazione delle iniziative prioritarie e la definizione di obiettivi che siano misurabili. Informazioni che al momento sembrano essere assenti nel Piano.

Per questo è fondamentale individuare e quantificare a breve gli obiettivi che si vogliono raggiungere, verificare che impatto possano avere sulla tenuta delle imprese e sull'occupazione.

Il PNRR, Confimi Industria ne è consapevole, non potrà risolvere tutte le questioni aperte, ma ci offre l'occasione di rivedere ed ammodernare l'intero sistema dei trasporti del paese. Ma per farlo non bastano le sole risorse, è necessario un reale coordinamento tra i diversi soggetti - ministeri, Regioni, province, e le varie autorità preposte – e le loro pianificazioni.

Improcrastinabile poi un intervento di regolamentazione su scala nazionale dei trasporti, in particolar modo per i trasporti eccezionali, oggi soggetti a un moltiplicarsi di autorizzazioni, non sempre omogenee, quando devono movimentarsi sul territorio nazionale, percorrendo strade statali, regionali, provinciali e comunali.

Ma c'è di più. Dopo i cedimenti di diversi cavalcavia sul territorio nazionale e l'obsolescenza strutturale in cui versa la rete viaria è stato rallentato ancora di più l'iter di rilascio delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali - soprattutto per i carichi superiori alle 100 tonnellate - da parte degli enti gestori delle strade, penalizzando e paralizzando così le aziende interessate che si trovano in estrema difficoltà ad evadere gli ordini ricevuti nei tempi prestabiliti e che devono già effettuare verifiche sulla stabilità e sulle condizioni dei ponti a proprie spese.

Una volta comunicato il percorso ed effettuate le verifiche, queste vengono sottoposte alle Province, che impiegano ulteriore tempo per effettuare i dovuti controlli, oltre 15 giorni.

La crescente lentezza con cui le merci rischiano di uscire dalle fabbriche, i manufatti venduti e non consegnati, le penali per i ritardi da parte dei clienti stanno creando al tessuto industriale di settore seri danni d'immagine e la perdita di competitività rispetto ai concorrenti internazionali.

Le nuove criticità dei trasporti eccezionali generano una serie di diseconomie che colpiscono quelle imprese che sono costrette per la tipologia dei beni prodotti ad utilizzare questo tipo di trasporti. Si segnala quindi la necessità di investire nelle infrastrutture per tracciati protetti per l'industria export della meccanica pesante.

Le sopravvenute criticità hanno generato un rilevante danno economico non solo in termini di maggiori costi/oneri logistici, ma soprattutto come perdita di commesse e quindi di fatturato con le connesse conseguenze anche sulla filiera.

Di fronte a questa situazione le imprese hanno messo in atto delle strategie dirette a limitare i danni, ma il rischio è che di fronte al perdurare della situazione decidano di delocalizzare la produzione.

Si auspicano quindi iniziative per individuare specifiche viabilità certificate per i trasporti eccezionali; per semplificare le procedure e la riduzione delle autorizzazioni alla circolazione di questi veicoli e trasporti; per una programmazione di investimenti mirati al mantenimento inalterato del livello di sicurezza necessario al transito di carichi eccezionali; per creare una condivisione della normativa dedicata al settore e un coordinamento attivo tra Regioni, Province ed Enti gestori delle strade.

La regolamentazione auspicata deve quindi comprendere sia il trasporto pubblico, urbano ed extraurbano, che quello privato nelle sue diverse specificità commerciali e turistiche.

Soffermandoci sul tema dei trasporti si vuol portare di nuovo l'attenzione proprio sulle difficoltà del comparto del trasporto bus turistico, ancora non coinvolto nella possibilità di supportare il TPL in questo periodo di difficoltà pandemica.

Non solo, il comparto è di fatto escluso dalle misure a supporto della mobilità green: servono incentivi per bus nuovi da immatricolare sia per mitigare gli effetti derivanti da COVID 19 sia per favorire il ricambio green della mobilità.

I progetti presentati all'interno del PNRR prevedono nuove risorse per l'innovazione e la sostenibilità ambientale anche nel settore della mobilità, nonché rafforzate le risorse per gli investimenti nel turismo di cui i bus turistici costituiscono le "ruote" di questo comparto strategico per l'economia.

Ci riferiamo nello specifico ai contributi per il passaggio alla mobilità green per i veicoli M2 e M3 per il cui acquisto occorrono investimenti di circa 300/500 mila euro e quindi si è fiduciosi che venga previsto uno stanziamento adeguato anche per il rinnovo della flotta del settore dei bus turistici ecologici e tecnologicamente avanzati in grado di soddisfare il turismo nazionale ed internazionale, con ritorni in termini di immagine e richiamo verso il nostro Paese, di aumento di posti di lavoro.

Questo anche perché si afferma che verranno aiutate le PMI a rinnovare il parco mezzi ma non si considera quali ambiti di percorrenza questo disegno potrà ricomprendere.

È evidente che occorreranno diversificazioni perché con l'odierna tecnologia non è consentito coprire lunghe distanze, che sono generalmente le distanze coperte dai bus turistici.

Segnaliamo inoltre che questo comparto è l'unico a cui non è riconosciuto il rimborso dell'accise del gasolio, anomalia che riguarda in tutta Europa solo l'Italia e che comporterà notevoli svantaggi alle aziende italiane con la ripresa del mercato turistico presumibilmente non prima del secondo semestre 2021.

A proposito del mercato turistico, auspichiamo un cambio di passo importante. Il settore è di fatto fermo da ormai 13 mesi.

Confimi Industria vede nel PNRR l'opportunità per l'Italia di avere finalmente una visione a 360 gradi sul sistema dei trasporti per valorizzare tutte le dotazioni infrastrutturali - reti ferroviarie, viabilità autostradale, statale, regionale, provinciale e comunale, viabilità marittima, aeroporti e porti – con l'obiettivo immediato di migliorare l'indice di accessibilità ai servizi di trasporto e mobilità, riducendo i tempi di percorrenza per giungere alle destinazioni.

È opportuno inoltre aumentare l'offerta e la qualità delle opzioni e dei servizi forniti alle persone e alle imprese che, per la movimentazione delle loro merci, necessitano di un'efficace logistica e intermodalità.

Sul piano infrastrutturale, si ritengono insufficienti i 3,7 miliardi di euro sul tema Intermodalità e Logistica: le risorse allocate non sono adeguate a permettere al nostro Paese – e al Mezzogiorno in particolar modo - di essere competitivo, contrastando la forza della Northern Range e l'efficienza dei nuovi porti del Mediterraneo.

Connettere l'Italia significa anche allineare il trasporto della logistica delle merci alle specifiche di modelli in bound/out bound, caratterizzati da sostenibilità economica ed ambientale, operando scelte conseguenti sul piano delle soluzioni intermodali e della mobilità sostenibile, anche attraverso mirati sistemi di incentivi alle imprese.

CONFIMI INDUSTRIA, attraverso la presentazione del proprio "Decalogo per il rilancio dell'Italia", tra l'altro, ha già evidenziato l'importanza di avere con urgenza un "piano nazionale di infrastrutture ed opere pubbliche per la mobilità stradale, ferroviaria, di aeroporti, porti e retroporti, che recuperi la centralità del bacino mediterraneo, tornato assolutamente strategico per l'Italia a seguito del raddoppio del Canale di Suez, per la logistica e lo scambio delle merci in rafforzamento della rotta atlantica, ma con accesso dai porti italiani, specialmente quelli del Mezzogiorno.

In tal senso, vanno accelerati tutti i processi attuativi delle ZES (Zone Economiche Speciali) e le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) che sembra abbiano avuto una battuta di arresto.

Infatti, occorre imprimere le accelerazioni agli adempimenti necessari all'effettivo avvio delle ZES e delle ZLS che rappresentano una delle più importanti opportunità per la competitività delle imprese e l'attrattività dei territori.

Bisogna procedere celermente alla definizione degli strumenti di semplificazione amministrativa/procedurale rivolti alle imprese, sia per attrarre nuovi investimenti che per consolidare quelli già esistenti.

Si chiede inoltre che venga ampliato l'elenco delle grandi opere gestite con commissario straordinario tra le quali si chiede di inserire anche TELT Alta velocità Torino – Lione, Pedemontana Lombarda, Gronda di Genova, Passante ferroviario di Firenze.

Per quanto concerne la "priorità Sud" Confimi Industria ha apprezzato l'addizionalità delle risorse finanziarie, seppure in gran parte ottenuta con l'aggiunta delle risorse della coesione del PIANO SUD 2030, per cui si può fare ancora di più, soprattutto per colmare il divario delle infrastrutture rispetto al resto del paese.

Positivo, inoltre, il rafforzamento delle reti di distribuzione e della trasmissione dell'energia elettrica che si spera vadano a risolvere l'annoso problema delle interruzioni così da ottenere quella qualità di energia elettrica indispensabile per i processi di digitalizzazione e automazione dei processi produttivi.

Altro tema di rilievo strategico per l'Italia è la rigenerazione che fa riferimento ad un modello di resilienza attiva che deve essere adeguatamente focalizzato: manutenzione del territorio, cura nella dimensione fisica dei nostri comuni per agevolare processi di coesione sociale, efficientamento degli edifici pubblici e privati, secondo il Piano Investimenti Sostenibili del Green Deal Europeo.

E' pertanto urgente rilanciare l'edilizia e il settore delle costruzioni con programmi che sappiano preservare il patrimonio costruttivo, pubblico e privato, con adeguamenti sismici e interventi di efficientamento energetico, per cui giudizio molto positivo al Superbonus 110% che dovrebbe – in prospettiva - diventare una misura strutturale nel medio-lungo termine.

Apprezzabile, pertanto, l'enfasi posta sui bonus e in particolare sul Superbonus 110%, importante misura di rilancio economico per il settore dell'edilizia e dell'impiantistica specializzata che ci auguriamo possa venire esteso almeno a tutto il 2023.

Tuttavia, all'interno della Legge di Bilancio sono presenti due commi che subordinano la proroga di tale misura all'approvazione del PNRR da parte del Consiglio dell'Unione Europea.