



# **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza**

Audizione IX Commissione Trasporti della  
Camera dei Deputati

*Memoria scritta*

Roma, 2 febbraio 2021

Il Settore della logistica e del trasporto merci si è rivelato, nell'emergenza, in tutta la sua strategicità. **Circa 90 mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 80 miliardi di fatturato nel 2020: il 9% del PIL del Paese.** Le restrizioni imposte dal Governo per il contenimento della diffusione della pandemia hanno evidenziato ancor di più come la distribuzione delle merci sul territorio nazionale sia un *servizio universale* irrinunciabile per il Paese; un'attività che, basandosi sulla fluidità operativa e sui volumi da trasportare, deve essere il più possibile scevra da ostacoli materiali e immateriali che ne limitano lo sviluppo.

Nel progettare il rilancio del Sistema-Italia il Governo ha deciso anzitutto di porre l'accento sugli **investimenti infrastrutturali**, uno dei temi su cui Confetra ha sempre puntato considerando lo sviluppo ed il completamento delle grandi infrastrutture strategiche, delle relative adduzioni e dei collegamenti di "ultimo miglio", un volano per il rilancio dell'intera economia del Paese. Un primo ma fondamentale passo per riuscire a risolvere problemi strutturali che da anni bloccano la crescita del sistema produttivo italiano, basti pensare che la logistica italiana sconta costi per 70 miliardi di euro l'anno: un gap imputabile ad una serie di fattori tra cui certamente anche quello della carenza di infrastrutture. Ovviamente si riparta da Connettere l'Italia e da Italia Veloce, con le priorità indicate in questa documentazione strategica in termini di programmazione e pianificazione delle opere prioritarie. La reale ed incisiva attuazione del DL Semplificazione resta la preconditione indispensabile affinché, questa volta, le opere prioritarie selezionate e "comissariate" si facciano davvero nei tempi previsti ed a costi giusti.

Il mondo confederale esprime grande soddisfazione nel ritrovare oggi nel PNRR temi che ha sempre sostenuto prioritari: **sostegno al trasporto ferroviario ed intermodale, riduzione delle emissioni nocive generate dal trasporto merci, implementazione della portualità green, digitalizzazione della supplychain logistica, connessioni di ultimo miglio, Smart Road, Air Traffic Management.** Tutti interventi necessari per garantire all'Italia un sistema logistico funzionale, performante e resiliente.

Entrando nel merito del PNRR, intendiamo focalizzare l'attenzione sulla **missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile"** che punta a realizzare un sistema infrastrutturale di mobilità moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale. Riteniamo pienamente condivisibili gli obiettivi generali che questa missione si pone a partire – come sopra detto - dal completamento delle opere che fanno parte di progetti infrastrutturali europei e di quelle che andranno a colmare il gap che da anni sta penalizzando lo sviluppo economico del Paese, in

particolare del Mezzogiorno e delle Isole, nonché il potenziamento della competitività del sistema portuale italiano.

Apprezzabile altresì il quantitativo delle risorse complessivamente destinate alla missione pari a circa 32 miliardi di euro, oltre il 14% delle risorse totali del Piano.

La missione 3 si articola in due componenti:

- **alta velocità e manutenzione stradale**, che comprende tra l'altro il completamento dei corridoi ferroviari TEN-T, il potenziamento dei nodi e delle direttrici ferroviarie e la riduzione del gap infrastrutturale Nord-Sud;
- **intermodalità e logistica integrata**, che attiene allo sviluppo di un sistema portuale competitivo, collegato alle grandi linee di comunicazione europea; il completamento dei valichi alpini (a partire da Gottardo e Brennero) e dei collegamenti TEN-T con i porti dell'Alto Tirreno e Alto Adriatico (Genova e Trieste), nonché interventi infrastrutturali e di logistica per una valorizzazione del ruolo dei Porti del Sud Italia. Particolarmente condivise inoltre le due linee di intervento in cui si sviluppa tale componente: il **Progetto integrato porti d'Italia**, per il miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti in chiave green e la **digitalizzazione degli aeroporti e sistemi logistici**.

Al riguardo infatti riteniamo fondamentale e non più procrastinabile il **potenziamento della competitività del sistema portuale italiano** con la realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio dei porti, considerando i porti non solo punti di transito ma veri e propri nodi strategici integratori del sistema mare-terra; la sostenibilità ambientale e l'efficientamento energetico dei porti con l'elettrificazione delle banchine (Green ports); la digitalizzazione della catena logistica a partire dall'esigenza di modernizzazione delle imprese del settore; la riduzione delle emissioni connesse all'attività di movimentazione merci; l'esternalizzazione delle funzioni degli USMAF (c.d. Bassanini delle Merci). Per avere una **logistica competitiva** infatti è necessario puntare su una serie di fattori: infrastrutture materiali e digitali, imprese strutturate innovative e competitive, semplificazioni procedurali sui controlli delle merci, politiche fiscali premianti ed una visione ambiziosa del ruolo dell'Italia nel commercio internazionale e nella geoeconomia degli scambi.

Come più volte ribadito in diverse sedi, sono indispensabili anche una serie di azioni volte ad irrobustire il tessuto imprenditoriale dell'*industry logistica nazionale*. Al netto delle tematiche più strettamente legate ai trasporti e alla logistica siamo convinti che tutto il capitolo dedicato agli strumenti di politica industriale - *digital transformation*, misure per la patrimonializzazione, sostegno all'internazionalizzazione, formazione *lifelong learning*, aggregazioni e consolidamenti delle imprese

- sia altrettanto decisivo per consentire alle nostre aziende un serio e stabile supporto al non più rinviabile processo di crescita e sviluppo del settore. Da sempre infatti auspichiamo che venga adottata una **politica industriale per il Settore logistico** che accompagni la crescita dimensionale delle nostre imprese, ne sostenga gli investimenti in ambito di innovazione tecnologica e dematerializzazione, ne rafforzi la capacità finanziaria complessiva: al netto delle multinazionali straniere fortunatamente operanti in Italia e di poche realtà imprenditoriali nazionali proiettate mirabilmente nel commercio globale, circa il 90% delle imprese del settore sono micro o piccole imprese, con meno di 9 addetti e 5 milioni di fatturato, strutturalmente quindi inadeguate a reggere le sfide del mercato globale.

Il Piano contiene anche interventi in materia di semplificazione, tema da sempre ritenuto fondamentale dal nostro Sistema di rappresentanza: è necessario sburocratizzare e rimuovere i troppi impedimenti amministrativi che impattano sulla fluidità del trasporto merci a livello nazionale ma soprattutto internazionale, impedendo al Paese di competere con gli altri Paesi europei.

In particolare apprezziamo la ricerca di soluzioni per il trasporto transfrontaliero, la piena implementazione dello sdoganamento in mare, lo sviluppo dei *Fast Corridor* e soprattutto l'attuazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli.

Riteniamo altresì necessario non perdere di vista quelli che sono gli obiettivi trasversali del Piano quali la **Parità di genere**, i **Giovani** e il **Riequilibrio territoriale** che, seppure non affidati a singoli interventi, sono perseguiti nell'ambito di tutte le Missioni.

Tutta la strategia del PNRR, va letta in maniera integrata con l'auspicato avvio dei cantieri, l'attuazione di Italia Veloce e del DL Semplificazioni, con l'aggiornamento dei Contratti di Programma di RFI e ANAS, con il nuovo Piano industriale di Alitalia, con gli incentivi allo shift modale, irrobustiti dagli ultimi Provvedimenti assunti da Governo e Parlamento per fronteggiare l'emergenza Covid.

E' necessario infine che sia individuata una **governance** strutturata per dare attuazione al Piano che preveda un confronto costante con le parti sociali sia durante l'iter di valutazione dei progetti che sul monitoraggio degli effetti attesi.

La parte logistica e infrastrutturale del Piano va nella giusta direzione e riteniamo che ci siano tutte le condizioni affinché il Settore della logistica e dei trasporti possa davvero svolgere il ruolo di "sistema circolatorio" dell'economia reale, come da tempo la nostra Organizzazione rivendica.