

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: Osservazioni Confrtrasporto

Una parte significativa del piano è dedicata alle infrastrutture di trasporto e alla mobilità sostenibile. Sarebbe, pertanto, nell'insieme, positivamente riconosciuta la **funzione “servente” dell’accessibilità territoriale per lo sviluppo del Paese**, sebbene **non prestando, però, la medesima attenzione verso tutte le sue componenti**: le infrastrutture e i trasporti; la mobilità passeggeri e la logistica delle merci; il trasporto pubblico e il trasporto privato; le diverse modalità di trasporto.

La quota più rilevante delle risorse è destinata al finanziamento di interventi ferroviari, **in molti casi sostituendo risorse ordinarie nazionali**.

Limitata addizionalità emerge, anche, per gli interventi nei porti, in ogni caso assolutamente condivisibili, quando relativi ad infrastrutture di interesse generale, come nel caso della nuova diga foranea di Genova.

Nel settore portuale, a giudizio di Confrtrasporto, andrebbero rafforzati gli interventi per permettere **l’impiego dell’idrogeno** come combustibile pulito anche da parte delle navi e per promuovere la **resilienza delle infrastrutture portuali** ai cambiamenti climatici e all’innalzamento del livello del mare. Analogamente andrebbero **finanziati progetti di filiera (dalla rete distributiva fino ai veicoli) funzionali alla modalità stradale commerciale**, in particolare per le medie e lunghe percorrenze (che non ha nel *full electric* una alternativa credibile).

Ritornando ai porti la positiva previsione **dell’elettrificazione delle banchine (cold ironing)**, dovrebbe essere affiancata da **adeguate misure sul fronte tariffario** per rendere conveniente tale opzione energetica da parte delle navi e da **adeguati incentivi per l’installazione a bordo di tali impianti**, selezionando opportunamente in base ad oggettivi criteri di efficacia dell’intervento le **combinazioni “porto-linea-nave”** che garantiscono contemporaneamente la disponibilità sia della “presa in banchina” che della “spina della nave”, in mancanza della quale la presenza della “presa in banchina” risulta sostanzialmente inutile.

Il piano dovrebbe inoltre essere accompagnato da **procedure di realizzazione degli interventi velocizzate**, posto che quelle attualmente in essere non appaiono coerenti con i vincoli temporali del Piano.

Vogliamo anche sottolineare la necessità nell'ambito degli interventi di **potenziamento della pubblica amministrazione** la necessità di realizzare uno **sportello unico per il rilascio delle autorizzazioni ai Trasporti eccezionali**, piattaforma digitale che integri quelle dei gestori stradali nazionali e quelli degli operatori locali, piuttosto che un **programma di potenziamento della motorizzazione civile per un efficiente sistema di revisione** dei veicoli commerciali.

Le più recenti revisioni del documento hanno, purtroppo, **eliminato gli incentivi al rinnovo** sostenibile delle flotte delle navi e del parco dei veicoli per il trasporto merci, previsti nelle precedenti bozze.

Si tratta di un "sacrificio" non condivisibile perché, per le imprese di trasporto, **rinnovare la flotta o i veicoli** costituisce il **principale investimento produttivo**. Dunque, incentivare tale rinnovo non sarebbe uno "sterile" sussidio, ma un supporto alla mobilitazione di maggiori capitali privati: una sorta di immediata e concreta attuazione dell'effetto leva che il documento, per altro, auspica possa essere, in generale, attivato al fianco degli investimenti pubblici. Anche in considerazione delle esigenze di sostenibilità della finanza pubblica e delle sacche di inefficienza della spesa pubblica, sarebbe del resto opportuno **sostenere con più determinazione gli investimenti privati delle imprese**, strutturalmente deboli in Italia e drasticamente colpiti dagli effetti della pandemia. Peraltro, le imprese del settore hanno subito fortemente gli effetti della pandemia e delle conseguenti restrizioni. Pertanto, sarebbe davvero necessaria una misura che ne sostenga direttamente gli investimenti, per promuovere trasporti più competitivi e sostenibili a servizio dell'economia nazionale.

A questo proposito, occorre, anche, evidenziare che le misure di sostegno al **rinnovo delle flotte impegnate nei collegamenti con le isole e delle autostrade del mare** contribuirebbero a garantire una più efficace funzione di **inclusione sociale**, propria delle reti di trasporto, per le popolazioni insulari e periferiche e **genererebbero nuove opportunità per tutta la filiera della cantieristica nazionale**.

D'altra parte, le misure contenute nella "Missione 2 - Rivoluzione verde e transizione ecologica", fanno trapelare un approccio alla mobilità sostenibile **limitato esclusivamente alla dimensione più ristretta del trasporto pubblico locale**. In particolare, per quanto riguarda la misura di sostegno prevista per il TPL marittimo non è condivisibile la scelta di circoscrivere provvedimenti diretti al rinnovo della flotta navale impegnata nei servizi di trasporto pubblico locale regionale alle sole unità che sono impiegate nell'ambito di contratti di servizio pubblico, dimenticandosi di sostenere concretamente il rinnovo di quella stessa flotta che, pur operando nel mercato libero, è parimenti impiegata in servizi di trasporto pubblico locale connotati da precisi OSP. Sarebbe quindi opportuno ricondurre gli investimenti alla totalità delle imprese che operano nei servizi di trasporto pubblico locale regionale sulla base di progetti di investimento che siano in grado di sostituire quella parte di flotta navale più obsoleta con unità maggiormente sostenibili sotto il profilo ambientale. Si tratta dunque di una visione parziale non condivisibile, posto che la sfida della sostenibilità, per essere efficace, dovrebbe coinvolgere tutte le forme di mobilità e non soltanto una quota minoritaria di esse.



Andrebbero, pertanto, previsti, superando ingiustificate perplessità sul fronte della compatibilità con la disciplina degli aiuti di stato, fondi per:

- **il rinnovo delle flotte con navi a ridotte emissioni**, che prevedano l'impiego dell'idrogeno e degli altri combustibili alternativi;
- **Il rinnovo del parco dei veicoli industriali e commerciali**

Inoltre, per sostenere, **da subito**, forme di mobilità più sostenibili ed efficienti dal punto di vista energetico, sarebbe opportuno prevedere il rifinanziamento **degli incentivi ai trasporti combinati via mare e via ferrovia**.

Si osserva, ancora, che a supporto degli interventi per la Ripresa e la Resilienza, il pieno adeguamento della disciplina del **Registro Internazionale** alle prescrizioni della **Decisione della Commissione Europea** dell'11 giugno 2020, con un'estensione dei relativi benefici al personale imbarcato sulle **navi battenti bandiera europea** rappresenta un'opportunità da cogliere senza esitazioni, per il **significativo impatto positivo sull'occupazione dei nostri marittimi**, che genererebbe. I relativi maggiori oneri, potrebbero trovare adeguata copertura attraverso l'impiego delle **risorse nazionali**, già, stanziata per gli interventi del Piano e **liberate** attraverso la sostituzione con i finanziamenti europei.

Spiace, infine, notare l'assenza in un'ottica di resilienza di **risorse sufficienti per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale esistente, in particolare locale, da concentrare sulle opere d'arte**, fattore imprescindibile per realizzare la - in questo caso solo decantata - accessibilità territoriale funzionale al sistema economico e alla coesione sociale.

Roma, 25 gennaio 2021