



Audizione informale Commissione Trasporti Camera

Considerazioni di carattere generale in materia di Infrastrutture e Trasporti sulle misure contenute nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Illustre Presidente, Onorevoli Deputate, Onorevoli Deputati grazie per l'invito rivolto che accogliamo con favore e che ci permette di esprimere alcune considerazioni di carattere generale, ma per noi molto importanti, in merito al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Venendo subito al tema, il testo del Recovery Plan stabilisce le misure che dovranno dare attuazione in Italia al programma Next Generation EU, definita come la grande occasione per lo sviluppo dell'Italia, e che richiede uno sforzo collettivo ed urgente.

Il PNRR, punta pertanto a rendere l'Italia più inclusiva e sostenibile, abbattendo le disuguaglianze e aumentando le opportunità di sviluppo sociale ed economico delle persone e dei territori, con una serie di riforme ritenute necessarie per superare i problemi atavici del Paese, acuiti dalla crisi causata dal Covid-19.

Il testo del Recovery Plan è articolato in 6 missioni, suddivise in aree tematiche strutturali di intervento: la Uiltrasporti è chiamata a prestare il proprio impegno sulle linee di intervento di diretta competenza, ovvero sulla missione numero 3 (infrastrutture per una mobilità sostenibile) e su parte della missione numero 2 (rivoluzione verde e transizione ecologica). Più specificatamente, per quanto attiene la missione 2, sulla linea di intervento riguardante transizione energetica e mobilità locale sostenibile, impresa verde ed economia circolare.

Per ciò che riguarda il tema infrastrutture, emerge la necessità di migliorare le interconnessioni tra i territori e il Paese con il resto del mondo, obiettivo che sta alla base per ridurre le disuguaglianze e per realizzare quell'effetto leva di sviluppo economico e produttivo attraverso la interconnessione dei nodi logistici con i centri di produzione e distribuzione. Riteniamo che sarebbe stato più opportuno aggiungere nuove opere per estendere, ulteriormente, la rete ferroviaria ad alta velocità in tutto il Paese, da nord a sud e da est a ovest, piuttosto che concentrare la maggior parte delle risorse per il completamento di opere già in parte finanziate e già presenti in altri programmi di sviluppo (come ad esempio Italia Veloce).

Comprendiamo che tale scelta possa derivare dal termine troppo ravvicinato fissato al 2026 per il completamento di tali investimenti, ma resta il fatto che una quota rilevante delle risorse è previsto che siano impiegate in opere già avviate e da completare, e non su nuove opere di cui il Paese avrebbe comunque bisogno.

Per dare piena valorizzazione strutturale agli investimenti previsti nel Piano è quindi necessaria una maggiore integrazione tra infrastrutture e trasporti, secondo una *vision* di sistema Paese che renda funzionale e sostenibile la connessione materiale e immateriale tra i nodi logistici e i centri di produzione e distribuzione ma ciò deve avvenire in un quadro di regole chiare per il mercato e per la valorizzazione del lavoro. Parimenti per la mobilità delle persone non è sufficiente la realizzazione di un'opera ferroviaria o viaria sulla base del rapporto funzionale tra domanda e offerta, elementi comunque imprescindibili per la pianificazione delle opere necessarie al Paese, ma serve ancora di più associare la realizzazione degli investimenti a regole chiare e trasparenti che impediscano effetti distorsivi della concorrenza nel mercato, nonché opacità che finiscono per non valorizzare appieno l'investimento stesso.

Il Piano infatti, non può essere solo una lunga elencazione di interventi materiali ma deve introdurre nel nostro sistema socio economico riforme organiche dei contesti ai quali si rivolgono tali investimenti, con la

finalità di determinare una strutturale crescita del Pil attraverso un ruolo più competitivo del Paese. Questo partendo dall'eliminazione delle cause che provocano la distorsione della concorrenza nel mercato e che incidono negativamente sulla qualificazione delle imprese, sulla crescita strutturale dell'occupazione e sul livello qualitativo del lavoro ancora oggi troppo precarizzato.

Per quanto riguarda il tema porti, a nostro avviso, non viene sufficientemente considerato il legame tra questi, l'industria e la logistica in una visione sistemica e integrata del Paese. Al fine di sviluppare gli elementi di forza che uniscono tutta la filiera dell'approvvigionamento delle materie prime fino alla distribuzione dei beni prodotti, anche il settore portuale non è immune dalla necessità di completare la riforma stabilita dai D. lgs 169/2016 e 232/2017 e aggiungendo quanto previsto dal Decreto Rilancio in termini di autoproduzione nelle operazioni portuali a bordo delle navi. La disposizione chiarisce il ruolo dei lavoratori marittimi e dei lavoratori dei porti in un'ottica di maggiore sicurezza sul lavoro e in termini di economicità del sistema portuale. Non è pertanto esaustiva l'emanazione del regolamento per le concessioni ex art. 18, l. 84/94 nei porti. Andrebbe poi allargato l'utilizzo delle risorse previste dall'art. 17 co. 15 *bis* della stessa legge anche ai dipendenti delle imprese portuali ex art. 16 e 18 e delle AdSP.

Ancora oggi, infatti, la Conferenza Nazionale delle AdSP non assolve al problema di mettere a fattor comune un piano coordinato di investimenti e adeguamenti infrastrutturali nei porti, in una visione di sistema Paese articolata per vocazioni specialistiche di ogni singolo scalo, al fine di razionalizzare le risorse economiche da investire ed ottenere così una maggior valorizzazione dell'investimento.

L'idea di raggruppare i 57 Porti di rilievo nazionale in 16 AdSP rispondeva proprio a questa esigenza che però è rimasta inattuata. Inoltre, con la trasformazione dei comitati portuali in comitati di gestione e l'uscita da questi ultimi delle parti sociali, si è indebolito il sistema in quanto le esigenze industriali sono diventate in molti casi subalterne alle dinamiche politiche. Manca contezza dei Piani dell'Organico Porto poiché i sistemi di raccolta non sono omogenei e altrettanto non si è sviluppato con efficacia il processo di formazione dei lavoratori dei porti nonostante siano state previste risorse alimentate dalla tassa sulle merci. Il settore deve maggiormente qualificarsi sotto il profilo della formazione. La Conferenza di Autorità di Sistema Portuale non ha messo a sistema tutte queste esigenze che si sono manifestate nel tempo.

La felice posizione baricentrica del nostro Paese a cui viene assegnato il ruolo naturale di piattaforma logistica del Mediterraneo e anello di congiunzione con l'Europa rischia di non essere sfruttata e di vederci marginalizzati. Bisogna potenziare l'accessibilità dei nostri porti e collegarli con la rete ferroviaria nazionale ed europea – sviluppando altresì l'intermodalità - ma bisogna anche pensare a mettere in campo strategie industriali, perché oggi il nostro sistema portuale e logistico si confronta con operatori globali. Bisogna quindi, riconfermando il modello organizzativo portuale, migliorare il posizionamento competitivo dell'intero sistema per attivare una maggiore domanda di trasporto da altri paesi terzi e non solo dal nostro sistema nazionale.

Il trasporto delle merci, nel suo complesso, vive una ennesima rivoluzione la cui velocità di trasformazione e i cui destini sono al momento molto incerti. L'intera produzione dei servizi e con essa il trasporto delle merci e più in generale la logistica, ha visto il riacutizzarsi di un sistema malsano di competizione tra imprese a cui non è stato dato il necessario apporto di indirizzo industriale.

La insufficiente capacità di programmazione e l'assenza di controlli da parte delle Istituzioni ha portato la logistica a competere sul costo delle tariffe e alla completa deregolamentazione, offrendo così servizi non adeguati ad un settore strategico per il Paese. Nonostante questo, è riuscita comunque ad accreditarsi soprattutto in questo periodo di emergenza sanitaria come servizio di interesse nazionale. Chiediamo pertanto una riforma dell'intero settore che superi i finanziamenti a pioggia e concentri gli interventi per sviluppare sotto il profilo qualitativo il settore, incentivando l'aggregazione delle aziende al fine di determinare campioni nazionali più competitivi sul mercato che sappiano trarre beneficio dalla formazione dei lavoratori e dalla patrimonializzazione delle aziende. È fin troppo evidente che nell'autotrasporto e logistica prevale una fragilità dell'intero settore che incide notevolmente anche sulla capacità di rispondere alla domanda di trasporto che il sistema economico nazionale genera. Il 90% delle imprese di autotrasporto

ha meno di 10 dipendenti e quindi la modesta dimensione di impresa non porta ad investire in sistemi tecnologici più avanzati e penalizza la *performance* media del settore. Questa fragilità si ripercuote altresì sulla forza del lavoro e quindi prevale una occupazione media scarsamente qualificata. La scarsa innovazione dei processi organizzativi e dei servizi di trasporto e logistica determinano pertanto un gap competitivo dell'intero Paese al quale è necessario far fronte con estrema urgenza.

Ultrasporti, nell'ambito del PNRR, reputa altresì necessario il riassetto normativo sulle concessioni autostradali con un sistema regolatorio univoco per tutte le concessioni attualmente in essere e pretendendo gli investimenti indispensabili per la costruzione, la manutenzione e la sicurezza delle infrastrutture. In tale ambito si rileva che la manutenzione e la sicurezza sono fondamentali per il pieno esercizio del diritto alla mobilità dei cittadini e per lo sviluppo economico e sociale del Paese.

In questo la regolamentazione delle Concessioni autostradali rappresenta un aspetto essenziale non rinviabile. Deve essere chiara l'obbligatorietà in capo alle società concessionarie di garantire agli utenti idonei *standards* di sicurezza e di servizio, attraverso la regolare effettuazione della manutenzione ordinaria e straordinaria della rete, il mantenimento di un presidio fisico in tutti i caselli così come attraverso l'offerta di adeguati servizi di assistenza sulla rete.

Giudichiamo necessario un sistema tariffario più contenuto ed equo che tenga conto del servizio all'utenza oltre che di quanto sopra esplicitato. Sono indispensabili regole chiare finalizzate ad impedire alle imprese concessionarie di scaricare i costi di questa stessa misura sul lavoro e/o sui servizi all'utenza, sull'assistenza al traffico e sulla sicurezza della viabilità. Specificamente riteniamo necessario un chiarimento rispetto alla delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sulla determinazione delle tariffe di pedaggio delle concessioni autostradali, laddove al punto 3.1 lettera a) "attività autostradali" nella sezione 1 paragrafo 3 "individuazione delle Attività pertinenti", ci si limita a richiamare le attività attinenti "alla progettazione, costruzione, gestione nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli.

Lasciando le attività di supporto e assistenza alla circolazione autostradale così come le attività di presenziamento minimo h24 nei caselli (come determinati dal concedente), in una pericolosa indeterminatezza, si mette a rischio il tema della sicurezza degli utenti nonché quello dell'occupazione dei dipendenti, relegandole nella parte soggetta ad efficientamento (previste alle lettere b) e c) del punto sopra richiamato) alla pari delle attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali.

Anche per il settore del trasporto aereo occorre una riforma che definisca meglio le regole del mercato. Già prima della pandemia abbiamo registrato effettivi negativi dovuti alla mancanza di regole chiare dove sono state travolte compagnie aeree, aziende di *handling* e *catering* facendo emergere l'incapacità degli operatori italiani a capitalizzare l'enorme ricchezza rappresentata dal combinato disposto del ricco mercato del trasporto aereo e della naturale vocazione turistica del nostro Paese. Con la pandemia poi si è reso evidente che la crisi del settore è diventata totale acuendo le ataviche criticità che vanno affrontate senza indugi e risolte per prepararci al meglio non appena l'emergenza sanitaria sarà superata. Una crisi che ha creato un problema occupazionale di significative dimensioni, circa 40 mila dipendenti necessitano con urgenza di essere sostenuti finanziando il fondo ammortizzatori sociali FSTA le cui risorse si stanno esaurendo.

Dopo la chiusura di AirItaly ed Ernest Airlines anche Norwegian Airlines ha chiuso in Italia. Anche per Alitalia occorre fare presto per definire il piano industriale e sbloccare le interlocuzioni con l'Unione Europea, in coerenza con i presupposti di strategicità ricoperti da una compagnia di bandiera e per i quali sono stati previsti ingenti finanziamenti pubblici.

Servono politiche ed azioni di sistema di carattere industriale e finanziario per superare l'incapacità di fare rete, oltre a regole di mercato finalizzate a contrastare il fenomeno di *dumping* sociale, e per il quale l'attuazione dell'art. 203 del decreto Rilancio può fare la differenza. E' quindi urgente ed indispensabile, anche alla luce degli importanti interventi pubblici di sostegno ai gestori, intervenire con un riassetto del sistema aeroportuale che preveda una razionalizzazione del numero degli stessi, una normativa ad *hoc* che ne regoli la tariffazione evitando rigorosamente la sovrapposizione dello schema "*single till*" e "*dual till*" e

che imponga norme di trasparenza ed equo accesso ai sussidi erogati ai vettori per porre fine alla stortura costituita dalla pratica del “comarketing”.

Il tpl costituisce un elemento fondamentale dell’economia Nazionale che sconta l’assenza di una visione strategica di medio lungo termine necessaria ad un Paese industrializzato e turistico quale è l’Italia.

Il PNRR per il TPL prevede la sostituzione di autobus con mezzi a basso consumo ambientale: mezzi elettrici, a idrogeno, e a gas. È un investimento molto importante anche dal punto di vista numerico, infatti si parla di più di 5139 bus a basse emissioni. Per quanto riguarda i treni sono 80 quelli con propulsione alternativa elettrica/idrogeno. Cosa utile, ma non è sufficiente per efficientare il Tpl e renderlo più adeguato alle necessità di mobilità dei cittadini.

A nostro parere il rilancio della mobilità fra e nelle città deve partire dal rispetto di regole comuni. In questo senso riteniamo sia necessario perseguire l’obiettivo di semplificazione e aggregazione in modo tale da supportare una politica industriale che miri a superare il nanismo aziendale che oggi caratterizza il settore del Tpl e altrettanto per dare risposte immediate ai lavoratori che, in troppe circostanze, a parità di condizioni di impiego subiscono gli effetti della concorrenza basata sulla compressione dei diritti.

La riforma deve riequilibrare i servizi nelle aree a domanda debole guardando anche la morfologia del paese per dare a tutti i cittadini il diritto alla mobilità.

Al contempo è imprescindibile presentare un’offerta adeguata ai cittadini, modernizzare il sistema delle informazioni su tariffe, offerte, conoscenza del livello di riempimento dei mezzi, implementare sistemi che non necessitano del ricorso al biglietto tradizionale per i servizi integrati della mobilità. Serve sviluppare un rapporto più connesso tra il servizio e l’utenza e migliorare la qualità dei servizi stessi anche attraverso l’eliminazione della sovrapposizione tra controllore e controllato, poiché in molti casi l’amministrazione pubblica è proprietaria dell’azienda di esercizio.

Per ciò che attiene l’economia circolare, limitatamente agli aspetti di diretto interesse, riteniamo imprescindibili obiettivi chiari e strumenti legislativi e normativi adeguati di sostegno al servizio di gestione e trattamento dei rifiuti per la produzione di materie prime secondarie visto che il Paese sconta la carenza di materie prime

Le norme attuali sono innumerevoli e complesse, e non agevolano investimenti e politiche di sviluppo industriale. Si esportano rifiuti non più per “convenienza economica”, ma per necessità, subordinando il sistema produttivo e di gestione nazionale alla disponibilità di spazi in impianti del nord Italia e all’estero.

L’Italia inoltre appare nettamente spaccata in due. Alle buone pratiche di molte Regioni del Nord corrisponde nel Centro e soprattutto al Sud una situazione totalmente deficitaria su tutta la filiera, con costi elevati per imprese e famiglie a fronte di servizi di minor qualità. Per superare le criticità evidenziate ed impostare le politiche per il raggiungimento degli obiettivi del pacchetto europeo per l’economia circolare, occorre un importante lavoro che coinvolga tutti gli attori: produttori di beni e materiali, aziende di gestione dei rifiuti e del riciclo, istituzioni nazionali e locali, regolatore indipendente, cittadini. I rifiuti e l’economia circolare, rappresentano prima di tutto un’opportunità industriale e di sviluppo sostenibile delle economie territoriali, con conseguente creazione di nuove professionalità e crescita occupazionale.

Per questo serve, oltre ad una chiara strategia, anche una Cabina di regia istituzionale, all’interno dell’organismo deputato allo sviluppo delle politiche, nazionali e comunitarie ricomprese nel green new deal, in coordinamento con le regioni e con il coinvolgimento delle Parti sociali interessate.

Occorre adeguare il quadro impiantistico necessario al raggiungimento del nuovo obiettivo di riduzione e valorizzazione dei rifiuti, sviluppare un piano industriale di trasformazione e riciclo dei rifiuti, il cui beneficio sarà rivolto all’utenza in termini di benefici economici ed ambientali. Vanno definiti in tutto il territorio nazionale gli ambiti territoriali minimi per la gestione dei servizi, superando, se necessario, i confini regionali della pianificazione. Per realizzare tutto ciò occorre superare i rischi insiti nel titolo V della Costituzione e l’innesco di politiche già note portate avanti dalle regioni a suon di veti, che hanno impedito al centro e al sud del Paese la realizzazione di impianti.

