



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

*Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121,
recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza
delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per
la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità
sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia
nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e
autostradali
(A.C.3278)*

CAMERA DEI DEPUTATI

*Commissioni riunite VIII° (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e
IX° (Trasporti, poste e telecomunicazioni)*

Roma, 27 settembre 2021

Illustri Presidenti, Onorevoli Deputati,

Confcommercio – Imprese per l'Italia ringrazia per l'invito ad illustrare le proprie valutazioni sul decreto legge Infrastrutture, trasporti e mobilità (DL 10 settembre 2021, n. 121).

Trasporti e mobilità

Il provvedimento contiene diversi interventi correttivi di norme preesistenti e disposizioni urgenti, per assicurare una maggiore funzionalità complessiva del sistema dei trasporti e della mobilità.

Positivi gli interventi adottati per rispondere alla criticità della lentezza della **revisioni dei veicoli pesanti**, che penalizza significativamente l'operatività delle imprese di autotrasporto nazionale, sia sul fronte della possibilità di ricorrere alle officine private per i rimorchi ed i semirimorchi (articolo 1, comma 1, lettera c), che su quello dell'avvio delle attività delle Commissioni d'esame per l'abilitazione degli ispettori da adibire ai relativi controlli tecnici sui veicoli (articolo 1, comma 6).

Nell'ambito degli interventi urgenti sul Codice della Strada, partendo dalle esperienze fatte durante la pandemia con le sospensioni dei **divieti di circolazione dei veicoli pesanti** adottate per favorire la ripresa delle attività logistiche ed economiche, sarebbe opportuno, prevedere anche una modifica dell'articolo 6, recante la disciplina della regolamentazione della circolazione stradale, fuori dai centri abitati.

In particolare, l'obiettivo dovrebbe essere quello di **consentire, come regola generale, la libera circolazione dei veicoli pesanti lungo la rete stradale** vietandola, soltanto, in particolari giorni dell'anno, quando le condizioni del traffico effettivamente giustifichino l'adozione di un simile provvedimento restrittivo della catena logistica e delle attività economiche.

Le modifiche apportate al Codice della Strada in tema di spazi di sosta riservati all'interno dei centri abitati sono condivisibili. Resta, in ogni caso, centrale l'esigenza di prevedere una regolamentazione della sosta dei veicoli attenta anche alle esigenze delle attività insediate all'interno dei centri abitati.

Condivisibili appaiono gli interventi del decreto in materia di trasporto ferroviario (art.3, commi 1-5), per adeguare i mezzi al nuovo sistema di controllo del traffico ERTMS e per promuovere la formazione dei macchinisti del settore merci.

Invero, sarebbe opportuna una più generale **strategia di intervento in favore del personale viaggiante** anche delle altre modalità di trasporto, a cominciare dal trasporto su gomma (passeggeri e merci), che soffre di una cronica carenza di autisti, e dal trasporto marittimo, che necessita di una semplificazione dei requisiti formativi per la gente di mare.

D'altra parte, tra gli interventi previsti dal decreto per il trasporto marittimo (art. 4) si apprezza, inoltre, la misura che, per rispondere alle esigenze di compatibilità con la disciplina del mercato unico europeo, consente finalmente - attraverso un correttivo all'art. 89 del decreto Legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 - lo **sblocco dei ristori previsti per le compagnie marittime**, a causa del calo di attività generato dall'emergenza da Covid-19.

L'auspicio è che analoga soluzione possa essere tempestivamente trovata, anche per un'altra misura in favore dei collegamenti marittimi di cabotaggio, varata da più di un anno, dal medesimo decreto (art. 88), ma ancora in attesa delle disposizioni attuative.

Dare piena operatività a tutte le misure varate per fronteggiare i duri effetti della pandemia sul comparto resta, infatti, una priorità da perseguire il prima possibile.

L'articolo 5 del decreto introduce, inoltre, alcune positive disposizioni per migliorare la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Tra queste, si condivide, in particolare, la norma recata dal comma 11 per **semplificare e rendere più funzionale l'attività del Comitato centrale degli Autotrasportatori di merci** in conto terzi, attraverso una razionalizzazione della composizione dell'organo, orientata a valorizzare l'attività di sintesi degli interessi, propria delle Confederazioni maggiormente rappresentative.

Incentivi per gli acquisti di veicoli puliti (art.8)

L'articolo 8 del decreto introduce importanti e positivi correttivi alla disciplina degli incentivi per gli acquisti di veicoli puliti, eliminando alcuni vincoli procedurali e ottimizzando l'impiego delle risorse a tal fine disponibili.

Certo, l'ambiziosa sfida della transizione ecologica per il comparto della mobilità e della logistica, rende adesso assolutamente non rinviabile il varo di un **programma pluriennale per il rinnovo del parco circolante**, che possa, sin dalla prossima legge di bilancio, orientare il comparto su un realistico percorso di sostenibilità, ispirato ai principi di neutralità tecnologica.

Modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle Pubbliche Amministrazioni (art. 10)

L'art. 10, comma 7, modifica il Codice dell'Amministrazione Digitale specificando che le Pubbliche Amministrazioni utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete.

Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione sarà stabilita la data a decorrere dalla quale le Pubbliche Amministrazioni, i gestori di servizi pubblici e le società a controllo pubblico utilizzeranno esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la Carta Nazionale dei servizi per identificare gli utenti dei propri servizi online.

Confcommercio condivide la filosofia della misura, ovvero prevedere una modalità univoca e sicura per l'identificazione degli utenti (cittadini o imprese) che accedono ai servizi online della P.A. Naturalmente, considerata la maturità digitale del Paese, è importante mantenere un presidio fisico di erogazione dei servizi per permettere anche agli utenti meno digitalizzati di poter accedere ai servizi della P.A con modalità più "tradizionali" a sportello.

Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81 (art. 11)

Al fine di razionalizzare e rendere operative le risorse attribuite dal PNNR al Rifinanziamento e alla Ridefinizione del Fondo 394/81 gestito da SIMEST (M1C2 investimento 5.1), vengono istituite due nuove sezioni nell'ambito del Fondo rotativo 394.

La "Sezione Prestiti", con una dotazione finanziaria pari a 800 milioni di euro per il 2021, riguarda la concessione di finanziamenti a tasso agevolato per attività nell'ambito delle

finalità previste dall'art. 6 del decreto-legge n. 112 del 25 giugno 2008 recante "Sostegno all'internazionalizzazione delle imprese" (quali la realizzazione di programmi per il lancio e la diffusione all'estero di nuovi prodotti e servizi, la diffusione di prodotti già esistenti per l'acquisizione di nuovi mercati, studi di perfettibilità' e di fattibilità collegati ad investimenti italiani all'estero, etc.).

I suddetti finanziamenti agevolati sono esentati, a domanda del richiedente, dalla prestazione della garanzia in deroga a quanto previsto dalla vigente disciplina relativa al Fondo rotativo 394 (articolo 2, primo comma).

La "Sezione Contributi", con una dotazione finanziaria pari a 400 milioni di euro per il 2021, riguarda il cofinanziamento a fondo perduto fino al 50% dei finanziamenti a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento della sezione Prestiti, per le finalità previste dal Fondo per la promozione integrata del DL Cura Italia (art.72, lettera d, DL n. 18/2020).

Il Comitato agevolazioni, competente per la gestione del Fondo Rotativo 394, definirà con proprie delibere le modalità, i termini e le condizioni per la realizzazione della sopracitata linea progettuale verificando i requisiti necessari al finanziamento, così come da sezione M1C2-26 del PNNR, quali la natura e la portata dei progetti che dovranno essere in linea con gli obiettivi del Regolamento UE relativo al Dispositivo per la ripresa e resilienza (2021/241), il tipo di interventi sostenuti, i beneficiari con prevalenza data alle PMI, etc.

Confcommercio condivide la razionalizzazione delle risorse attribuite dal PNNR al Rifinanziamento e alla Ridefinizione del Fondo 394/81. Il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese (realizzazione di programmi per il lancio e la diffusione all'estero di nuovi prodotti e servizi, la diffusione di prodotti già esistenti per l'acquisizione di nuovi mercati, studi di perfettibilità' e di fattibilità collegati ad investimenti italiani all'estero, ecc.), anche attraverso attività di comunicazione e di promozione integrata, è un elemento indispensabile per la competitività del nostro sistema produttivo sui mercati esteri.

Perequazione infrastrutturale (art. 15)

Per quanto riguarda il tema della perequazione infrastrutturale, all'esito dell'effettuazione della prevista ricognizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, saranno stabiliti i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive. In tale ambito, la definizione dei criteri di priorità e delle azioni da perseguire non potrà prescindere dall'esigenza di creare in tutte le aree del Paese un contesto di concreta attrattività per lo sviluppo delle attività imprenditoriali, superando gli attuali divari tra le diverse aree del Paese.

Progettazione territoriale e investimenti (art. 12)

L'articolo 12 istituisce nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze il "Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale" con una dotazione di circa

123 milioni di euro complessivi per le annualità 2021 e 2022, a valere sul Fondo sviluppo e coesione. In vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo di sviluppo e coesione, nonché della partecipazione ai bandi del PNRR, le risorse sono destinate al rilancio e all'accelerazione del processo di progettazione nei Comuni delle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia, nonché in quelli assistiti dalle politiche di sostegno per le aree interne. I beneficiari sono i Comuni con popolazione inferiore a 30.000 abitanti, nei confronti dei quali la misura delle assegnazioni delle risorse è proporzionata alla classe demografica di appartenenza.

La misura è finalizzata a dare impulso ai processi di ideazione e predisposizione - nei Comuni più piccoli e dunque con minore disponibilità di risorse umane e finanziarie - di un parco progetti di qualità, già in fase esecutiva, che consenta ad un tempo di contribuire alla velocità della spesa e alla crescita dei territori, sulla base delle rispettive vocazioni, in un'ottica di semplificazione ed innovazione delle dinamiche di fruizione e valorizzazione del territorio.

La norma indica specifici obiettivi da perseguire che, nel loro complesso, risultano conformi all'impianto programmatico definito dalla politica di coesione e dal PNRR. Negli ambiti di intervento previsti, un ruolo importante può essere svolto dalle associazioni delle categorie economiche presenti nei territori. Ci si riferisce in particolare alla trasformazione digitale dei servizi, alla crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, anche dal punto di vista infrastrutturale, e allo sviluppo turistico.

A tal riguardo, si ritiene utile che il previsto bando-tipo da utilizzare per i concorsi - che dovrà essere predisposto dall'Agenzia per la coesione territoriale, in collaborazione con l'ANAC, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge - contenga anche indicazioni sugli *stakeholders* da coinvolgere, tra cui le associazioni delle categorie economiche che possono ricoprire un ruolo costruttivo e propositivo in riferimento alle progettualità da sottoporre a selezione.

“Resto al Sud” (art. 13)

La misura “Resto al sud”, per la quale l'articolo 13 prevede un'estensione anche ai comuni localizzati nelle isole minori del Centro-Nord, in forza delle numerose modifiche di cui è stata oggetto, è diventata uno strumento primario ai fini del conseguimento dell'obiettivo di sostenere l'imprenditorialità locale. A tale proposito si rammentano le modificazioni che hanno consentito alla misura di estendere il proprio spettro di azione: ampliamento dell'età dei soggetti ammissibili, estensione territoriale, aumento della misura massima concedibile (da 50.000 a 60.000 euro), riproporzionamento delle tipologie di contributo concedibili (50% contributo a fondo perduto, precedentemente previsto solo per il 35% delle spese ammissibili).

A fronte, dunque, di un rafforzamento crescente della misura, permangono delle criticità già sollevate con riferimento alla norma istitutiva dell'agevolazione, nella quale si opera una esplicita esclusione delle attività del commercio, che invece possono svolgere una fondamentale funzione connettiva, soprattutto nelle aree economiche più svantaggiate.

Si ritiene opportuno includere le attività commerciali tra i beneficiari della misura agevolativa.