

PROPOSTE DI CONFTRASPORTO PER IL RECOVERY FUND

“Costruire un Paese più sostenibile e più attrattivo per le future generazioni”

Conftrasporto, Confederazione delle Imprese italiane di autotrasporto, del trasporto marittimo e del trasporto ferroviario come dei servizi dell'intermodalità vuole contribuire al dibattito in corso in Italia sull'utilizzo dei fondi europei per affrontare il post crisi Covid-19.

I devastanti effetti sul sistema dei trasporti e della logistica generati dall'emergenza Covid 19 si sono, purtroppo, aggiunti alla consolidata debolezza dell'Italia sul fronte della dotazione infrastrutturale e della qualità dei collegamenti.

L'ufficio studi confederale ha calcolato che complessivamente nel primo semestre 2020 i traffici passeggeri si sono più che dimezzati e quelli merci si sono ridotti di circa un quarto. Si tratta di contrazioni di attività che mettono a rischio la stessa sopravvivenza di importanti anelli della filiera che garantisce a imprese e persone l'accesso agli approvvigionamenti necessari e al soddisfacimento dei propri bisogni. Trasporti e logistica sono, infatti, una strategica condizione di contesto per lo sviluppo economico e sociale del Paese. Significativa, a riguardo, la recente stima secondo la quale l'accessibilità garantita dall'Alta velocità ferroviaria in Italia ha consentito alle città servite di registrare una crescita del Prodotto Interno Lordo, superiore di 7 punti percentuali rispetto a quelle non servite. Inoltre, la crisi senza precedenti che si sta vivendo, dimostra la funzione insostituibile delle piccole imprese artigiane e sono queste a pagare il prezzo più alto della complessità e iniquità del fisco, della burocrazia soffocante e della concorrenza sleale.

Assume, pertanto, valenza prioritaria l'obiettivo di “Riconnettere l'Italia” per promuovere attraverso la leva dell'accessibilità, un Paese più competitivo, sostenibile e resiliente.

Occorre un mix di interventi, articolato nel tempo, che alle necessarie misure di potenziamento infrastrutturale di medio lungo termine, affianchi incentivi e sostegni alla domanda per trasporti più efficienti, sicuri e sostenibili e misure per accrescere, nell'immediato, la competitività delle imprese del settore.

A tale riguardo si deve ritenere fondamentale che gli investimenti derivanti dal “ Recovery Fund “, siano funzionali al settore dell'autotrasporto, che in buona parte è costituito da micro e piccole imprese che devono essere anche esse destinatarie di politiche e interventi specifici per rimuovere le difficoltà di accesso al credito e agli incentivi semplificandone le procedure amministrative.

Le imprese della mobilità sostengono che avendo come scopo irrinunciabile l'aumento dell'accessibilità e della connettività del Paese, **oltre a un generale miglioramento delle condizioni di contesto (fisco e previdenza in primis)**, sia necessario investire prioritariamente in 3 ambiti:

- 1. La Formazione e il Lavoro**
- 2. La transizione verde e digitale**
- 3. Le infrastrutture per la mobilità**



1. La Formazione e il Lavoro

Si parla spesso di aiutare le giovani generazioni a formarsi e a trovare occupazione. Noi crediamo che la formazione vincente sia quella legata al lavoro; le indagini sui fabbisogni di formazione ne sono una concreta testimonianza. I due livelli sui quali investire devono essere quello della formazione continua tecnica e tecnologica per l'ingresso alla professione, come alla formazione di alto livello specialistica post diploma e quello della formazione permanente. Occorre per questo prevedere:

- **Investimenti per gli ITS dedicati alla logistica e al mare** (Accademie del Mare). In questo ambito, sarebbe opportuno sostenere l'utilizzo della tecnologia informatica al fine di incentivare la trasmigrazione dei contenuti formativi di corsi prettamente o prevalentemente teorici nella modalità FAD. In questo modo si permetterebbe così di velocizzare ed ottimizzare i tempi della formazione stessa, facilitando l'ingresso nel mondo del lavoro ad un numero sempre maggiore di persone, evitando inutili congestionamenti dei centri di formazione e addestramento, permettendo di conseguire notevoli risparmi in termini economici. Un'iniziativa, questa, che rappresenterebbe anche uno svecchiamento di molte procedure nazionali, troppo spesso vincolate a decreti e leggi di passata emanazione, abbracciando le attuali novità legate anche al progresso ed allo sviluppo tecnologico. Decisivi saranno anche tutti quegli investimenti destinati alla formazione professionale dedicata alla logistica, con un particolare percorso che veda anche la preparazione e il conseguimento delle patenti di guida, delle CQC e della formazione professionale in genere (totalmente o almeno parzialmente gratuiti), grazie al riconoscimento di specifici incentivi. In questo modo si aiuterebbe un settore che non ha più un'adeguata offerta di autisti di veicoli pesanti e allo stesso tempo si potrebbe contrastare la piaga della disoccupazione giovanile;
- **Borse di studio per la formazione di alto livello per Master universitari dedicati alla logistica**, al fine di preparare anche a carriere lavorative manageriali.

2. La transizione verde e digitale

Il *Green Deal* proposto dalla Commissione Europea impone anche a tutto il mondo dei servizi di dare risposte concrete ed immediate per la salvaguardia dell'ambiente. La sostenibilità dovrebbe, però, essere sempre perseguita in tutte le sue dimensioni: quella ambientale, quella economica e quella sociale. Per accompagnare gli operatori del trasporto nella **transizione verde e digitale**, al fine di accrescere la competitività e la sostenibilità del sistema è necessario, pertanto, prevedere:

- Un ingente **piano di finanziamento per il rinnovo del parco mezzi** (veicoli commerciali e industriali), che vede oltre 2 milioni di veicoli con più di 15 anni di vita, con mezzi più puliti e tecnologicamente avanzati, da sostenere, con nuovi meccanismi di incentivazione parametrati sulla differenza tra il valore corrente del veicolo da rottamare e quello del nuovo da acquistare ed anche, attraverso l'adozione di ulteriori regole premianti, ad esempio sul fronte dei pedaggi autostradali, in favore delle alimentazioni più sostenibili.
- Un **piano pluriennale per l'autotrasporto** che promuova, rafforzandoli, gli incentivi esistenti a favore della sostenibilità ambientale e che individui specifici strumenti finalizzati a promuovere la competitività delle imprese, attraverso la transizione digitale e il rafforzamento dimensionale/organizzativo;
- Un ingente **piano di supporto al settore del trasporto marittimo** per la riconversione sostenibile e, ove tecnicamente ed economicamente fattibile, degli apparati propulsivi, nonché per accrescere la resilienza e la competitività nella nuova fase post Covid-19 dei servizi di collegamento marittimo per il trasporto delle merci e dei passeggeri (Ro-Ro/Ro-Pax) di lungo,

medio e corto raggio. Tale piano, infatti, nell'ottica di una riduzione del gap infrastrutturale della mobilità locale, dovrebbe sostenere la transizione verde e digitale incrementando e rinnovando la flotta di navigazione di continuità territoriale con modelli più sostenibili sotto il profilo ambientale (modalità elettrica, a metano/idrogeno) a seconda della tipologia di segmentazione e della tecnologia disponibile, accelerando gli investimenti infrastrutturali e strumentali su impianti fissi e trasporto rapido di massa. A questo riguardo, al fine di diffondere l'alimentazione alternativa a Gas naturale Liquefatto (GNL), il piano dovrebbe sostenere, anche, la realizzazione di bettoline, nell'ottica del completamento della filiera dello *small scale LNG*, per assicurare i rifornimenti di tale combustibile in modalità *ship to ship*. D'altra parte, andrebbero individuate, anche, funzionali misure di sostegno per lo strategico comparto nazionale della cantieristica e delle riparazioni navali, sempre più esposto alla concorrenza internazionale;

- La realizzazione di un Piano nazionale di elettrificazione delle banchine (“Cold Ironing”), parallelo ad un piano per l'incentivazione di questa tecnologia a bordo delle navi;
- Un significativo piano di sviluppo delle infrastrutture per i **combustibili alternativi, improntato al rispetto del principio della neutralità tecnologica** degli interventi;
- La digitalizzazione del sistema logistico nazionale, attraverso la realizzazione di un programma per lo sviluppo coordinato dei sistemi ITS e delle applicazioni telematiche nel settore, che assicuri la velocizzazione delle operazioni, l'interoperabilità, la gestione più efficiente delle infrastrutture, la sicurezza. A questo proposito, assume valenza prioritaria la realizzazione della **piattaforma logistica nazionale** che riunisca in un unico soggetto attuatore le informazioni relative alla circolazione su tutto il territorio nazionale, ai fini dell'ottimizzazione logistica e dell'efficacia dei controlli;
- Un programma d'azione per promuovere la **resilienza delle infrastrutture di trasporto** ai cambiamenti climatici, a cominciare dai porti che dovranno confrontarsi nei prossimi anni con l'ormai ineluttabile innalzamento del livello del mare;
- Una strategia d'intervento integrata in favore **dell'Economia Blu**, per rendere la risorsa mare volano di sviluppo sostenibile attraverso una migliore integrazione tra trasporti, turismo ed economie territoriali. In tale contesto, una particolare attenzione dovrà essere dedicata alla **riqualificazione dei waterfront portuali**, delle stazioni marittime e dei terminal crocieristici, per valorizzare le sinergie tra porti e città ospitanti.

3. Le infrastrutture per la mobilità

Le infrastrutture e i collegamenti che attraverso di essi si realizzano sono una imprescindibile condizione di contesto per poter competere in un'economia sempre più connessa e globalizzata come quella attuale e futura. Il Paese Italia, da Nord a Sud deve avere infrastrutture che lo rendano competitivo con il resto d'Europa. Per questo è necessario un pacchetto organico di misure che, in linea con le indicazioni dell'Allegato al DEF “Italia veloce”, garantisca la funzionalità delle porte italiane ai traffici internazionali-valichi alpini, porti e aeroporti- e, al tempo stesso, la diffusione dello sviluppo attraverso le reti e i servizi più capillari. In tale contesto, per Confrasperto le priorità su cui intervenire sono:

- Il **Corridoio Scandinavo Mediterraneo**, con il tunnel ferroviario del **Brennero**, oltre alla prevista **terza corsia autostradale**, le reti di adduzione, l'alta velocità ferroviaria fino a Bari e alla Sicilia attraverso la realizzazione del **Ponte sullo Stretto**;
- Il **Corridoio Reno-Alpi** attraverso la realizzazione oltre al terzo valico dei Giovi, della velocizzazione delle tratte nella Pianura Padana e delle connessioni con i valichi svizzeri, nonché degli interventi di potenziamento dei nodi logistici liguri a cominciare da Genova e dalla prevista Gronda autostradale;
- Il **Corridoio Mediterraneo** con il completamento della Torino-Lione e dell'Alta Velocità Veneta e dei collegamenti con Trieste;



- Un **programma di interventi sulla rete autostradale e stradale**, che curi la manutenzione straordinaria delle infrastrutture, nell'ottica della sicurezza, della resilienza, dell'accessibilità ai trasporti eccezionali, anche grazie alla tempestiva attivazione del previsto sistema di monitoraggio delle opere che presentano particolari criticità dovute al transito dei mezzi pesanti, della disponibilità di rifornimento di combustibili alternativi, dello **sviluppo delle applicazioni digitali e telematiche secondo le indicazioni delle smart roads**. Una sezione di tale programma dovrà essere dedicata alla realizzazione di una **rete connessa di aree di servizio** per la tempestiva fornitura, ai veicoli e agli operatori, dei diversi servizi di assistenza necessari per garantire efficienza, operatività, comfort e sicurezza dei trasporti, senza soluzione di continuità;
- Un **programma di interventi specifici** dedicati alla **mobilità turistica e ricreativa**, che garantisca, anche attraverso l'integrazione modale, la diffusione dell'accessibilità e la messa a sistema dei diversi cluster turistici del Paese (coste, montagne, città d'arte, grandi eventi sportivi) con i principali nodi del sistema dei trasporti e della mobilità;
- Un **programma di interventi nei porti italiani**, che garantisca innanzitutto la realizzazione degli interventi di escavo necessari e assicuri piena copertura finanziaria alle priorità nazionali individuate nel documento allegato al DEF Italia Veloce. Il tutto mediante una preventiva – ma opportuna – *project review* di quelle opere di grande infrastrutturazione portuale, già messe a bilancio da parte dello Stato, al fine di verificare quali siano realmente necessarie e quali no che sarebbe di vitale importanza al fine di permettere alla portualità italiana di continuare a rimanere competitiva sul mercato internazionale;
- Un **programma di interventi dedicato alle “Ultime miglia”** portuali e urbane, che curi i collegamenti con le reti terrestri di tali nodi, puntando, anche, all'intermodalità ferroviaria come elemento decongestionante e di incremento della *catchment area* dei porti in ottica *gateway*. Con riferimento alla mobilità urbana, il **programma** dovrebbe sostenere la realizzazione degli investimenti previsti **nei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**, ponendo particolare attenzione, agli investimenti di **City Logistics**, finalizzati ad ottimizzare, con interventi uniformi per bacini territoriali omogenei, la distribuzione urbana delle merci, imprescindibile garanzia di vitalità per le città.