PROGETTI DEL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

INCONTRO 17.03.2021

CON IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE

E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

PROF. ENRICO GIOVANNINI

position paper

MARZO 2021

INTRODUZIONE

Prima di affrontare sinteticamente i temi che stanno particolarmente a cuore alla Confsal e alla federazione dei trasporti aderente FAST-Confsal è importante sottolineare una questione di metodo. La decisione del ministro di allargare il confronto a tutte le organizzazioni che hanno una significativa rappresentanza del settore non solo è perfettamente in linea con lo spirito delle indicazioni della Commissione europea in merito alla necessità di avviare consultazioni con le parti sociali sulle opere e le riforme che saranno finanziate dal Next Generation Eu, ma rappresenta anche una grande opportunità per il Paese, che in una fase così delicata può contare anche sulla libertà di giudizio, l'indipendenza politica e l'esperienza maturata sul campo del sindacato autonomo, a volte inspiegabilmente escluso dai tavoli. La Confsal, per essere chiari, non è qui per porre veti o inseguire interessi di parte, ma per offrire un contributo concreto e pragmatico alla ripartenza dell'Italia, dei suoi lavoratori e delle sue imprese.

Entrando nel vivo dei problemi e limitando l'analisi ad alcuni grandi macro-temi per non togliere spazio ai colleghi presenti a questa riunione, la FAST-Confsal intende concentrare la sua attenzione principalmente su due punti: la trasformazione dell'Italia in un grande e competitivo porto d'Europa e la definizione di un piano nazionale per la manutenzione e il completamento delle opere già avviate.

Il Segretario Generale FAST-CONFSAL

Pietro Serbassi

Il Segretario Generale CONFSAL

Angelo Raffaele Margiotta

1

RIFORMA DELLA LOGISTICA PER TRASFORMARE L'ITALIA NEL PORTO D'EUROPA

Sul primo fronte si tratta sostanzialmente di colmare il gap esistente sia all'interno del nostro Paese tra Nord e Sud, sia tra l'Italia e il resto d'Europa. La nostra collocazione geografica ci concede una grande opportunità che ora, con l'aiuto dei fondi Ue, abbiamo l'occasione di sfruttare. L'Italia dovrà essere trasformata nel più grande porto d'Europa.

Per farlo bisognerà intervenire con decisione su almeno quattro direttrici: rafforzamento e ampliamento dell'intermodalità, coordinamento nazionale della logistica, digitalizzazione di tutta la filiera per consentire maggiore efficienza e rapidità nelle procedure, sburocratizzazione massiccia di tutte le fasi autorizzative e di controllo attraverso un processo di snellimento normativo.

Per quanto riguarda il Mezzogiorno, il ritardo accumulato da questa parte del Paese richiederà sicuramente uno sforzo aggiuntivo anche rispetto alle quote di investimento stabilite da Bruxelles.

Uno sforzo necessario che nasce non solo da considerazioni di tipo etico, ma anche dalla consapevolezza che senza il contributo del Sud l'Italia non potrà mai sperare di riconquistare il posto che merita tra le economie più avanzate del Vecchio Continente.

2

PIANO NAZIONALE PER LA MANUTENZIONE E COMPLETAMENTO DEI CANTIERI

Per quanto riguarda il secondo punto, la nostra analisi parte dai numerosi allarmi lanciati nelle ultime settimane da istituzioni nazionali ed internazionali, alcuni dei quali arrivati dallo stesso ministro Giovannini, sulla capacità della nostra macchina pubblica di realizzare i progetti del Recovery plan con la rapidità e la puntigliosità richiesta dall'Europa. Meglio fare qualcosa bene, che promettere la luna e non ottenere nulla.

Per questo la FAST-Confsal ritiene strategico affiancare ai grandi ed epocali progetti di riforma presenti nel PNRR anche alcune linee di intervento non meno ambiziose ed importanti ma senza dubbio di più agevole realizzazione. Tra queste c'è sicuramente un piano nazionale della manutenzione, per mettere in sicurezza, ammodernare e migliorare tutte le infrastrutture esistenti. L'altro percorso che, almeno sulla carta, si presenta meno faraonico è più fattibile è quello di completare e chiudere tutti i cantieri già avviati e di portare a termine tutte le gare già incardinate.

Per far questo, così come per realizzare qualsiasi opera infrastrutturale, non bisognerà mai scordarsi che i trasporti rappresentano la linfa vitale del Paese. E l'obiettivo di renderli più efficienti, moderni e competitivi non potrà mai comportare una paralisi, seppure temporanea, delle nostre vie di comunicazione.

Pensare di far ripartire il Paese bloccandolo sarebbe folle. Per evitare un'esperienza che abbiamo già vissuto lo scorso anno con i lavori di manutenzione sui viadotti della Liguria, bisognerà predisporre con la massima attenzione un piano coordinato a livello nazionale per ridurre al minimo i disagi a cittadini e imprese durante gli interventi programmati.

ALLEGATO 1

PUNTI DI CONDIVISIONE E PROPOSTE SULLA BOZZA DI PNRR

PUNTI DI CONDIVISIONE

Di seguito un elenco sintetico dei punti di condivisione della bozza di PNRR adottata dal CDM il 12.01.2021, anche sulla base di quanto già espresso da FAST CONFSAL nei documenti fatti circolare negli scorsi mesi (position paper "Un'Italia velocemente connessa", proposte in sede CNEL, comunicati stampa del segretario generale Pietro Serbassi):

- in ambito normativo si accoglie con favore la fase di "sperimentazione" ed eventualmente di valorizzazione e potenziamento delle modifiche introdotte con il decreto semplificazioni in materia di procedimenti amministrativi e contratti pubblici, valutando la sistematicità di alcune misure che ad oggi risultano di durata temporanea limitata, e ritenute misure normative essenziali per poter incrementare la capacità di spesa delle pubbliche amministrazioni, come richiesto da FAST CONFSAL;

- si accoglie con favore l'attenzione rivolta ai progetti di sostenibilità ambientale nei porti (green ports), la cui rilevanza di carattere orizzontale anche rispetto all'entrata in vigore normative ambientali restrittive per la navigazione marittima è stata sottolineata anche da parte di FAST CONFSAL nel position paper;

- si riconosce l'impegno, seppur lontano dal fabbisogno effettivo, degli stanziamenti per il rinnovo del parco autobus, del parco rotabile e della flotta delle navi del TPL nazionale che presenta dati di vetustà decisamente superiori rispetto alla media europea come analizzato anche in alcuni rapporti di FAST CONSFSAL.

PROPOSTE INTEGRATIVE

Di seguito un elenco delle proposte integrative alla bozza di PNRR:

- Completamento dell'Alta Velocità ferroviaria del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo da Battipaglia in Sicilia con la realizzazione del collegamento stabile tra Calabria e Sicilia scegliendo l'opzione che garantisce la più rapida cantierabilità dell'intervento;

- Estensione e Completamento del Corridoio Baltico- Adriatico, attualmente previsto fino ad Ancona, fino in Puglia con i relativi interventi di adeguamento per la AV ferroviaria sia con la richiesta del Governo italiano alle Istituzioni europee per la rivisitazione e modifica della Rete TEN-T Core.

- Accelerazione per l'esecuzione delle opere previste e non ancora realizzate nel ciclo di programmazione del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 vista la scadenza prevista nel 2023.

- Rendere prioritarie le realizzazioni delle opere che eliminano i cd. "colli di bottiglia" e/o le strozzature e quelle che hanno un alto rapporto positivo nei tempi (brevi) e nei vantaggi (rilevanti) rispetto ai costi di realizzazione, nonché quelli che agevolano la connessione delle varie reti (SNIT 1° e 2° livello) ed infrastrutture puntali in hub intermodali.

- Rivisitazione dell'elenco degli interventi e delle opere previste nell'ultimo Allegato #italiaveloce al DEF 2020 nel nuovo Allegato del MIMs al DEF 2021;

- Implementazione dell'elenco degli interventi infrastrutturali commissariati con il DPCM in discussione (Atto del Governo n. 241) o all'interno di quello previsto per il prossimo 30.06.2021 con due esempi di esclusione INCOMPRENSIBILE nelle opere ferroviarie entrambi sulla Direttrice AV/AC NA-BA e quindi del relativo Contratto Istituzionale di Sviluppo:

1°) mancata inclusione della stazione AV Foggia-Cervaro CUP J24C20000000009 e gli interventi di sistema correlati previsti dalle Delibere consiliari n.13/2017 e 156/2018 del Comune e n. 11/2018 della Provincia di Foggia, utile per circa 4,5 milioni di residenti pugliesi e lucani alla riduzione di oltre 20 minuti, per i treni Frecciargento, e di 30 minuti per gli Intercity, tra andata e ritorno, degli attuali tempi di percorrenza da e per NAPOLI/ROMA, con un positivissimo rapporto costi/benefici e tempi brevi di realizzazione INVECE è incluso al punto 6) il Raddoppio Cervaro – Bovino già attivato a giugno 2017!

2°) mancata inclusione sottoprogetto 2 dell'ammodernamento ed elettrificazione della linea Foggia-Potenza, prevista dal ciclo 2007-2013 con CUP J19B12000040001 che, pur finanziato da 15 anni, attende di essere realizzato. Tale intervento realizzato farebbe diminuire di oltre il 30% gli attuali tempi di percorrenza per i treni passeggeri sulla tratta, oltre alla riduzione di CO2 con il passaggio dalla trazione diesel a quella elettrica e permettendo, con quest'ultima, di trainare il doppio delle tonnellate trasportate per i treni merci rispetto a quella diesel ottenendo maggiori risultati e performance e, di nuovo, notevoli riduzioni di CO2 vera transizione ecologica! Tali emblematici esempi si basano su una diversa scala di preminenza, da attribuire alle opere, che riequilibri la dotazione infrastrutturale ed il livello di servizi di trasporto e logistica nelle aree meno dotate del Paese.

- Questione Mezzogiorno. Ora, a prescindere dalle soglie e dalle clausole di salvaguardia nazionali sulle spese in infrastrutture per il Sud ed Isole, è evidente che i tre criteri utilizzati dalla UE nella individuazione delle risorse del Recovery Fund (popolazione, inverso del PIL, media disoccupazione degli ultimi 5 anni) ed in special modo gli ultimi due hanno fatto più che raddoppiare il montante destinato all'Italia da circa 100 Mld di euro (se fosse stato utilizzato solo il criterio della popolazione) a 209 complessivi. La volontà pertanto di colmare i gap economico-sociali-produttivi-occupazionali-infrastrutturali delle aree più depresse dovrebbe essere quindi il primo obiettivo del PNRR e pertanto il giustificare la soglia del 34%, che è soltanto una clausola di salvaguardia minima, peraltro mai rispettata, rappresenta un'assurdità ed una ripartizione non efficace e non efficiente anche rispetto agli obiettivi della Commissione Europea in termini di coesione territoriale. Anche nell'esercizio del PNRR e quindi della ripartizione dei 196 miliardi del programma "Dispositivo di ripresa e resilienza", l'importo per infrastrutture nel Mezzogiorno dovrebbe ammontare al 60% delle risorse totali. Le cifre non tornano e non possono essere accampate scuse di mancanza di progetti o rischio di mancata spesa entro il termine del 2026. Le risorse vanno allocate dove sono state destinate e se non vi sono progetti si costruiscono, a partire dall'attraversamento dello Stretto, l'alta velocità anche lungo le tratte trasversali, il potenziamento economico degli sgravi nelle ZES, i piani di manutenzione su rete primaria e secondaria, un piano per gli interporti nel Mezzogiorno, l'upgrade degli scali aeroportuali nel Sud e nelle Isole.

- Appare quantomeno particolare che nella missione "Mobilità sostenibile" e nella componente "Intermodalità e logistica integrata" non vi sia alcun riferimento ad infrastrutture strategiche e per de-

finizione di legge intermodali, quali gli interporti e le piattaforme logistiche. Sebbene con forme giuridiche disparate, la tematica è centrale sia per promuovere il trasporto intermodale domestico che sulle relazioni internazionali garantendo anche strutture buffer per la velocizzazione dello stoccaggio e dell'inoltro delle merci da/per i porti nazionali.

- Sebbene rappresenti un perno anche per l'accesso ai fondi europei ed infatti gode di una missione specifica, la digitalizzazione della logistica e negli aeroporti, settori con fortissimo fabbisogno nell'adottare soluzioni tecnologiche innovative per ridurre oneri burocratici ed amministrativi, vede un budget di 360 milioni di euro, peraltro su progetti non propriamente identificati e dettagliati. Troppo poco secondo FAST CONFSAL. Nell'ambito specifico, si dovrebbe avere il coraggio di effettuare un grande piano pubblico di investimenti sia per digitalizzare i sistemi, i processi ed i procedimenti di natura propriamente istituzionale pubblica che varare incentivi economici per la digitalizzazione delle imprese di trasporto. Il Piano dovrebbe puntare alla realizzazione dei seguenti punti:

  - Realizzazione dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) presso le Autorità di sistema portuale nazionali - AdSP (ai sensi dell'art.12 D.Lgs. 232/2017 che modifica l'art. 15 bis della Legge n.84/1994), anche con particolare riguardo al funzionamento di detto sportello in ambiti di governance multilivello, come le ZES;

  - Piena implementazione del SUDOCO - Sportello unico dei controlli, in particolare con l'estensione dell'accettazione da parte delle amministrazioni ad oggi non integrate (USMAF, veterinaria, fito-sanitaria) e dell'inclusione di modalità di trasporto non coperte (ad esempio cargo aereo);

  - Adesione dell'accordo sull'e-CMR, ovvero la dematerializzazione del documento di accompagnamento delle merci in ambito stradale, nei traffici di merci pericolose e nei carichi eccezionali;

  - Realizzazione di un sistema federato ed interoperabile delle piattaforme informatiche e telematiche esistenti di enti pubblici ed operatori logistici privati su scala nazionale con pivot la PLN di UIRNet, in connessione in primis con i PCS portuali;

  - Realizzazione di una piattaforma digitale, preferibilmente integrata al sistema PLN di UIRNet, in grado di fornire informazioni ai potenziali utenti sull'ubicazione delle aree di parcheggio e di sosta sicure e protette su standard europei, sui servizi erogati in loco, sugli standard di sicurezza garantiti, fornendo servizi di pre-prenotazione e pre-pagamento;

  - Incentivi per le aziende di TPL urbano ed extraurbano per investimenti nel settore della digitalizzazione in grado di ottimizzare i processi aziendali, incrementare la produttività per l'esercizio e la manutenzione, incrementare la soddisfazione del cliente (anche tramite in-

formazioni real-time per gli spostamenti dei passeggeri), sviluppare servizi di gestione e controllo del traffico;

- Incentivi per le PMI di logistica e per gli operatori di trasporto al fine di coprire gli investimenti per l'acquisto di infrastrutture immateriali quali sistemi di blockchain, cybersecurity, intelligenza artificiale, data-mining etc….

- Adozione di interventi normativi in collaborazione tra Ministero, enti territoriali e stakeholders, finalizzati all'utilizzo degli ITS per la distribuzione delle merci in ambito urbano e tesi ad ottimizzare la cooperazione fra gli operatori logistici e gli attori locali, la realizzazione di piattaforme urbane di prossimità per la redistribuzione dei carichi e la realizzazione di piattaforme informatiche per il monitoraggio dei carichi, tempi di consegna delle merci e per la prenotazione delle aree di carico/scarico urbane.

- Completamento dei corridoi doganali con sdoganamento a destino (Fast Corridors) anche nei porti in cui non sono operativi con traffici gateway; "preclearing" in mare da rendere obbligatorio per tutte le compagnie di navigazione, da estendere anche per altre tipologie di merce trasportata (ad esempio merci alla rinfusa) e ulteriormente ampliato rimuovendo il vincolo "dell'ultimo porto di approdo nazionale", estendendo anche alle altre modalità (e in particolare alla via aerea).

- Realizzazione di una piattaforma digitale di travel planning multimodale e di ticketing integrata di natura pubblica, sia in termini di asset che di gestione, per il trasporto passeggeri in Italia al fine di fornire servizi cooperativi su lunghe-medie percorrenze e nel trasporto pubblico locale con benefici in termini di sostenibilità ambientale, comodità e risparmi di tempo nel customer use e di promozione dell'intermodalità door-to-door negli gli spostamenti privati

- Incentivi per il varo di un grande piano per la formazione digitale di tutta la forza lavoro delle aziende di trasporto nazionali coordinato e gestito dalle sigle sindacali più rappresentative.

- Non si capisce cosa significhi la frase "valorizzare le ZES", unica vera misura di promozione (teorica) di politica industriale a favore del Mezzogiorno adottata negli ultimi anni ed in forte ritardo di implementazione da oltre 4 anni dalla previsione dell'istituto. Dovrebbe rappresentare un potenziamento in termini di dotazioni infrastrutturali delle stesse ovvero un potenziamento delle semplificazioni amministrative previste ovvero l'aumento del limite dei 50 milioni di euro di credito d'imposta per progetto d'investimento nelle ZES? Persistono tuttora delle problematiche giuridiche irrisolte (mancata chiara indicazione del soggetto che deve autorizzare l'impresa ad insediarsi in area ZES, nonché mancata individuazione dei Commissari straordinari, ad eccezione del Commissario della ZES Calabria) che rischiano di vanificare l'implementazione delle misure. Il PNRR potrebbe essere la cornice quadro per il potenziamento economico delle agevolazioni fiscali per le imprese che si insedieranno

nelle ZES, nonché prevedere il completamento delle riforme del 2017.

- A differenza di quanto sottolineato da FAST-CONFSAL circa la necessità di agire sia sulle infrastrutture del paese ma anche, per quanto possibile, sulla struttura del mercato dei servizi nazionali profondamente polverizzato e quindi soggetto alla concorrenza straniera, al fine di rendere più competitive le aziende di trasporto e quindi garantire migliore e maggiore occupazione agli addetti, non può non rilevarsi la totale assenza di qualsiasi azione ed incentivo finalizzato alle concentrazioni imprenditoriali per creare un ecosistema di imprese medio-grandi, robuste finanziariamente, in grado di garantire efficienza sui servizi domestici, competere nel mercato europeo e con capacità di innovazione. Interessante, a tal proposito, anche le recenti dichiarazioni di alcuni esponenti del settore nel creare incentivi alle imprese che scelgono di non esportare in regime di franco-fabbrica ed importare in franco-destino usufruendo di operatori logistici nazionali, misura del tutto non considerata nella bozza di PNRR.

- Sostenibilità intermodale in Italia segmento merci, ad oggi, significa rinnovare in misura strutturale e per la durata del completamento delle grandi opere infrastrutturali, le misure già attualmente in vigore denominate Marebonus, Ferrobonus, Sconto Traccia e incentivi investimenti per l'autotrasporto, che non vengono menzionate nel documento. Nel caso in cui venissero inserite, si auspica tuttavia che tali sussidi debbano essere erogati con schemi differenti rispetto a quelli attuali. Più specificatamente, e sentiti anche gli attori del comparto, andrebbe valutata la possibilità di erogazione anticipata di quota parte del contributo riconosciuto in funzione dei servizi/investimenti programmati attraverso autocertificazioni dei proponenti da controllare successivamente; in secondo luogo, appare necessario che la dotazione economica dell'incentivo sia certa, dettagliata con largo anticipo e definita ex ante al fine di evitare qualsiasi incertezza sull'ammontare del contributo, eccezion fatta nei casi di deviazione dai vincoli prefissati; in terzo luogo, come accennato, occorrerebbe rendere strutturali temporalmente tali misure, compatibilmente con la normativa europea in materia di aiuti di stato.

- Le risorse destinate alla messa in sicurezza, alla manutenzione ordinaria e straordinaria ed al monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti appare del tutto inadeguata rispetto al fabbisogno nazionale per tale tipologia di interventi. Ben consci che le risorse PNRR possono essere sostitutive rispetto agli stanziamenti più propriamente nazionali, appare quantomeno necessario alzare le poste finanziarie di matrice europea su tale tipologia di opere, sia per i motivi reputazionali del paese in cui è crollato il Ponte Morandi sia tenuto conto della relativa velocità di cantierizzazione rispetto ad altri interventi. Inoltre, sarebbe da includere in tale voce la manutenzione delle strade secondarie (regionali e provinciali), in cui a fronte del degrado manutentivo di tali assets emerge come l'attuale livello di finanziamento e i conseguenti investimenti per la manutenzione della rete extraurbana ordinaria siano largamente insufficienti rispetto alle esigenze reali di spesa, con un fabbisogno standard chilometrico medio annuo (per manutenzione ordinaria e straordinaria su rete provinciale) pari a 46.000 €, a fronte dei 3.500 € che risulterebbero disponibili per i prossimi anni.

WWW.CONFSAL.IT

WWW.SINDACATOFAST.IT

CONFSAL

Confederazione generale Sindacati Autonomi Lavoratori

Viale di Trastevere 60, 00153 Roma

Tel: 06.585207.1

E-MAIL: info@confsal.it

FAST-Confsal

Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti

Via Prenestina, 170, 00176 Roma RM

Tel: 06 89535974 - 06 89535975 FAX:06 89535976 Tel FS: 970 67666

E-MAIL: sg@sindacatofast.it