

Analisi di congruenza tra PNRR italia e istanze di CONFESAL e FAST-CONFESAL

UN PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA PIU' FAST

MAGGIO 2021

INTRODUZIONE

Possiamo darci, con uno sforzo di sincera autovalutazione, un bel 9 su 10.

Alla scadenza del termine per la consegna a Bruxelles del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) italiano, l'ultima versione che circola del Piano è un documento che senza dubbio accoglie molte delle istanze richieste e idee espresse negli ultimi mesi da FAST-CONFSAL; ultimi mesi che hanno visto FAST-CONFSAL impegnata con assiduità in attività di analisi, ascolto, condivisione, ricerca, studio, redazione di documenti e rapporti e in organizzazione di dibattiti pubblici, con l'obiettivo di contribuire costruttivamente ai contenuti del Piano che individua le priorità per il prossimo lustro, come minimo, in Italia.

Dal punto di vista metodologico, abbiamo dapprima realizzato un position paper che fosse in grado di identificare e testimoniare ciò che per noi era fondamentale implementare nel settore trasporti merci e passeggeri in Italia, sia lato interventi infrastrutturali e investimenti, sia lato riforme, semplificazioni e finanziamenti. A latere del documento, abbiamo organizzato a ottobre 2020 un convegno in cui i più alti rappresentanti pubblici e privati del comparto ci hanno spiegato il loro punto di vista, i loro principali fabbisogni e criticità nonché le prospettive di ciascuna industria, fornendoci ulteriori idee e spunti. Successivamente, abbiamo analizzato e commentato le prime bozze del PNRR per poi portare al tavolo di confronto, su invito del Ministro Prof. Giovannini, il nostro punto di vista sui miglioramenti che potevano esservi apportate. Parallelamente, abbiamo individuato la digitalizzazione quale driver fondamentale per la competitività del settore trasporti e logistica in Italia e quindi quale elemento che doveva essere tenuto in particolare considerazione in sede di PNRR, dedicandovi un rapporto di approfondimento con proposte operative e organizzando un webinar agli inizi di aprile 2021 cui hanno partecipato anche rappresentanti del governo.

Tale percorso metodologico ci ha condotto dalla totale assenza di concertazione con il governo e dalla presa visione a gennaio 2021 di un documento che non pote-

vamo condividere né nella forma né nella sostanza, a un Piano ufficiale che a fine aprile 2021, seppur migliorabile e perfettibile, pare in molti elementi accogliere le proposte che FAST-CONFESAL da mesi suggerisce alla compagine governativa e alle diverse istituzioni ed enti del settore trasportistico nazionale.

Entrando più nello specifico, sono molti gli elementi e le proposte di FAST-CONFESAL che ritroviamo nell'ultima versione del Piano. Si riportano di seguito le previsioni dell'ultima versione del Piano con le corrispondenti istanze, effettuate in precedenza, da parte di FAST-CONFESAL.

Partiamo dalle riforme, che nel Piano vengono articolate in riforme orizzontali, abilitanti e settoriali e che rappresentano parte integrante del PNRR nonché strumenti di attuazione funzionali, focalizzandoci dapprima sulle proposte di riforme più strategiche, vale a dire quelle orizzontali e quelle abilitanti.



RIFORMA ORIZZONTALE PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Nel PNRR, al punto “accesso” si prevede un ampio turnover per ringiovanire e favorire l’ingresso di professioni del futuro nella PA, riformando anche le procedure di selezione; contemporaneamente, al punto “buona amministrazione” si prevede che per supportare le attività di semplificazione amministrativa e di riduzione degli oneri burocratici a livello locale, “è previsto il ricorso a uno strumento di assistenza tecnica (TA) equivalente alla creazione di un pool di 1.000 esperti” che, in coordinamento alle amministrazioni regionali, provvederanno a supportare le amministrazioni nella gestione delle procedure complesse (ad esempio VIA e altre valutazioni ambientali, infrastrutture, urbanistica, edilizia, paesaggio, ecc.) e a ogni altra attività utile alla velocizzazione degli iter procedurali, a supportare per il recupero dell’arretrato, a fornire assistenza tecnica ai soggetti proponenti per la presentazione dei progetti, la cui migliore qualità consentirà di accelerare i tempi di esame e a supportare le attività di misurazione dei tempi effettivi di conclusione delle procedure.





Il Position Paper di ottobre 2020 prevede, tra le proposte in ambito Finanziamenti (p.73), di incrementare gli investimenti sulla capacità di programmazione, progettazione e di spesa del settore pubblico, a causa del “problema di capacity building delle pubbliche amministrazioni dovuti anche alla carenza e all’invecchiamento degli organici.

Senza creare ulteriori nuovi enti o strutture, si ritiene auspicabile affiancare alle stazioni appaltanti meno virtuose degli uffici di scopo composti da organici di amministrazioni e/o imprese pubbliche che presentano le migliori performances in termini di rapporto tra stanziamenti e capacità di spesa, nel rispetto delle competenze di ciascun ente. Tali équipes di professionisti specializzati potrebbero coadiuvare le strutture preposte nella rimozione degli ostacoli tecnici e amministrativi nelle procedure di progettazione e affidamento nonché nel monitoraggio dell’esecuzione dei contratti, favorendo la velocizzazione della spesa pubblica”.



RIFORMA ABILITANTE SEMPLIFICAZIONE

Nel PNRR è prevista la semplificazione in materia di contratti pubblici e concessioni nelle fasi di programmazione, progettazione e affidamento. Tale riforma dovrebbe attuarsi attraverso l'introduzione di una normativa speciale sui contratti pubblici che rafforzi le semplificazioni già varate con il decreto-legge n. 76/2020 (Legge 120/2020) e ne proroghi l'efficacia fino al 2023, "con particolare riguardo alle seguenti misure di verifiche antimafia e protocolli di legalità, Conferenza di Servizi veloce, limitazione della responsabilità per danno erariale ai casi in cui la produzione del danno è dolosamente voluta dal soggetto che ha agito, a esclusione dei danni cagionati da omissione o inerzia, istituzione del collegio consultivo tecnico (CCT), che ha funzioni di assistenza e di risoluzione delle controversie con finalità di definire celermente le controversie in via stragiudiziale e ridurre il contenzioso davanti al giudice, individuazione di un termine massimo per l'aggiudicazione dei contratti, con riduzione dei tempi tra pubblicazione del bando e aggiudicazione, Individuazione di misure per il contenimento dei tempi di esecuzione del contratto, in relazione alle tipo-



→ logie dei contratti”. Da ricordare che sempre in ambito di contratti pubblici, il Piano prevede l’implementazione del sistema nazionale di eProcurement, attraverso la digitalizzazione end-to-end dei processi di approvvigionamento pubblico.

In ambito di semplificazioni e razionalizzazione delle normative in materia ambientale, il Piano prevede tra misure urgenti di sottoporre le opere previste dal PNRR ad una speciale VIA statale che assicuri una velocizzazione dei tempi di conclusione del procedimento, nonché l’estensione del Provvedimento Unico in materia Ambientale (“PUA”).



FAST-CONFESAL già a ottobre 2020 (p.71) proponeva di “rendere strutturali alcune modifiche apportate con la recente L.120/2020 (istituto commissariale per le opere pubbliche complesse, snellimento delle procedure di gara, alleggerimento responsabilità del RUP, CCT quale strumento di risoluzione alternativa delle controversie)” nonché valutare “misure di semplificazione degli iter autorizzativi in ambito CIPE e lo snellimento delle procedure e composizione delle Conferenze dei servizi”. In aggiunta, si prevedeva un “più ampio ricorso alle procedure di e-procurement”.

Per quel che riguarda le semplificazioni in ambito ambientale FAST-CONFESAL ha proposto, sempre a ottobre 2020, la necessità di accelerare “gli iter per le procedure e autorizzazioni di carattere ambientale”.



RIFORMA ABILITANTE PROMOZIONE DELLA CONCORRENZA

Il PNRR, anche tenuto conto della Segnalazione adottata dall’Autorità garante della concorrenza e del mercato nel marzo 2021, prevede l’emanazione di “norme finalizzate a introdurre criteri trasparenti e certi per il rilascio di concessioni per la gestione di porti e dirette a favorire un esercizio più efficiente degli stessi (legge annuale 2021)” nonché, in materia di concessioni autostradali, “prevedere gare competitive per gli affidamenti, fatti salvi i presupposti europei per l’in-house; rafforzare i divieti di proroga e di rinnovo automatico e potenziare i controlli pubblici sull’esecuzione delle opere realizzate dai concessionari, in connessione con le previsioni introdotte nel nuovo codice dei contratti pubblici (legge annuale 2024)”.

In ambito di semplificazioni e razionalizzazione delle normative in materia ambientale, il Piano prevede tra misure urgenti di sottoporre le opere previste dal PNRR ad una speciale VIA statale che assicuri una velocizzazione dei tempi di conclusione del procedimento, nonché l’estensione del Provvedimento Unico in materia Ambientale (“PUA”).





FAST-CONFISAL, a ottobre 2020, nell'ambito Infrastrutture e Servizi, individuando il fabbisogno di ridefinire i poteri e compiti di vigilanza delle amministrazioni (p. 69), ha sollevato la necessità che “con riferimento al rapporto tra concedente e concessionario”, a prescindere dalla modalità di trasporto, “si deve rilevare che alcuni aspetti relativi al rispetto dei piani di investimento previsti nei PEF, o il rischio traffico, il subentro di un nuovo concessionario, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione, la risoluzione alternativa delle controversie dovrebbero essere maggiormente approfondite nelle convenzioni e monitorate assiduamente dagli organi competenti.”

Passando alla rassegna delle missioni e delle componenti – quindi degli investimenti e delle riforme settoriali – si notano i seguenti elementi collimanti con le proposte effettuate da FAST-CONFISAL negli ultimi mesi.



M2C2.4 SVILUPPARE UN TRASPORTO LOCALE PIÙ SOSTENIBILE

Il PNRR prevede espressamente l'Investimento 4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica con l'obiettivo di facilitare e promuovere ulteriormente la crescita del settore tramite realizzazione e manutenzione di reti ciclabili in ambito urbano, metropolitano, regionale e nazionale, sia con scopi turistici o ricreativi, sia per favorire gli spostamenti quotidiani e l'intermodalità. Nello specifico, la misura prevede la realizzazione di circa 570 km di piste ciclabili urbane e metropolitane e di circa 1.250 km di piste ciclabili turistiche.

L'Investimento 4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa, prevede la realizzazione di 240 km di rete attrezzata per le infrastrutture del trasporto rapido di massa suddivise in metro (11 km), tram (85 km), filovie (120 km), funivie (15 km). Il focus dell'intervento sarà principalmente sulle aree metropolitane delle maggiori città italiane. Inoltre, l'Investimento 4.3: Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica "è finalizzato allo sviluppo di 7.500 punti di ricarica rapida in autostrada e 13.755 in centri urbani, oltre a 100 stazioni di ricarica sperimentali con tecnologie per lo



→ stoccaggio dell'energia”.

Infine, l'Investimento 4.4: Rinnovo flotte bus, treni verdi disciplina il rinnovo della “flotta con autobus a basso impatto ambientale anche con la realizzazione di infrastrutture di ricarica dedicate. In particolare, è previsto l'acquisto entro il 2026 di circa 3.360 bus a basse emissioni. Circa un terzo delle risorse sono destinate alle principali città italiane”.



FAST-CONFISAL, a ottobre 2020, nell'ambito Infrastrutture e Servizi, individuando il fabbisogno riprogettare la mobilità urbana nell'ottica della sostenibilità, investendo in infrastrutture e rinnovo parco mezzi (p. 69), ha espresso la necessità di “procedere con urgenza agli investimenti di integrazione delle reti ferroviarie per il Trasporto Rapido di massa (TRM) a Milano, Roma, Torino e Napoli e di integrazione modale con gli altri sistemi di adduzione (linee autobus, sistemi di mobilità condivisa, micromobilità elettrica e mobilità dolce)”, nonché di “incrementare le risorse nazionali destinate al cofinanziamento per la riconversione del parco mezzi, con attenzione altresì alle infrastrutture locali per il rifornimento di carburanti alternativi che favoriscano una veloce transizione ecologica”.



M3C1. 1 INVESTIMENTI SULLA RETE FERROVIARIA

La componente prevede all'Investimento 1.1: Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci interventi lungo le sezioni Napoli-Bari (al completamento del progetto la tratta sarà percorribile in 2 ore, rispetto alle attuali 3 ore e 30 minuti; ci sarà un aumento della capacità da 4 a 10 treni/ora sulle sezioni a doppio binario e un adeguamento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci di lunghezza fino a 750 m, senza limitazioni di peso assiale), Palermo-Catania-Messina (realizzazione delle tratte intermedie del progetto, al completamento del quale si otterrà una riduzione del tempo di percorrenza di oltre 60 minuti sulla tratta Palermo-Catania rispetto alle attuali 3 ore, e un aumento della capacità da 4 a 10 treni/ora sulle tratte in raddoppio), Salerno-Reggio Calabria (al completamento dell'intero progetto, il tempo di percorrenza sarà ridotto di 80 minuti con miglioramento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci, in particolare per il porto di Gioia Tauro).

Da rilevare altresì, per l'impatto sul territorio del Mezzo-



→ giorno, l'Investimento 1.3: Connessioni diagonali in cui viene inclusa la Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia con la realizzazione di alcune tratte intermedie del progetto, al completamento del quale i tempi di percorrenza saranno ridotti di 30 minuti sulla tratta Napoli-Taranto (via Battipaglia) rispetto all'attuale tempo richiesto di 4 ore e la capacità sarà aumentata da 4 a 10 treni all'ora sulle sezioni in fase di aggiornamento e la linea ferroviaria sarà adattata per consentire il passaggio dei treni merci.



Sempre nel position paper Italia Velocemente Connessa, FAST-CONFISAL, nell'ambito Infrastrutture e Servizi (p. 67), ha sottolineato marcatamente come la questione della perequazione di accessibilità territoriale fosse fondamentale e come fosse prioritario ridurre il divario di accessibilità e di connettività delle aree più isolate del Paese. In tal senso si proponeva di “prioritizzare gli studi di fattibilità e la realizzazione della AV/AC Salerno-Reggio Calabria e della Bologna-Bari, le project review della direttrice Adriatico-Jonica e della Palermo-Catania-Messina”.



M3C1. 2 SICUREZZA STRADALE 4.0

L'intervento specifico prevede solo delle riforme nel PNRR mentre demanda gli investimenti correlati a valere sulle risorse nazionali. L'intervento riguarda la messa in sicurezza, il contrasto e l'adattamento al cambiamento climatico della rete stradale, con una forte componente di ammodernamento tecnologico attraverso un sistema di monitoraggio digitale avanzato e prevede "il trasferimento della titolarità delle opere d'arte (ponti, viadotti e cavalcavia) relative alle strade di secondo livello ai titolari delle strade di primo livello (autostrade e strade extraurbane principali)", aumentando la sicurezza complessiva della rete stradale, in quanto la manutenzione di ponti, viadotti e cavalcavia sarà di competenza dell'ANAS e/o delle società concessionarie autostradali, che hanno capacità di pianificazione e manutenzione migliori rispetto ai singoli comuni o alle province.





La riforma descritta nel PNRR, nelle more di conoscere la ripartizione precisa del fondo nazionale complementare appare un primo tassello, importante, di quanto proposto da FAST-CONFISAL in materia di diffusione della cultura dell'asset management e di attenzione alla manutenzione della rete viaria nazionale, in cui si propone altresì di "investire risorse statali, attribuendo risorse proporzionate all'estensione territoriale, per un piano della manutenzione della rete viaria secondaria (provinciale)".



M3C2. 1 SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE

Sebbene gli investimenti per i porti siano stati allocati, da quanto si apprende, sul fondo complementare nazionale, appare importante citare la Riforma 1.3: Semplificare le procedure di autorizzazione per gli impianti di cold ironing che consiste sostanzialmente “nella definizione e approvazione di procedure semplificate per la realizzazione d’infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio”.





FAST-CONFISAL ha riconosciuto sin dal position paper di ottobre 2020 che tra i fabbisogni orizzontali per la portualità, considerando le normative ambientali restrittive per la navigazione entrate in vigore dal 2020 e le strategie adottate in sede IMO e Unione Europea per la decarbonizzazione dello shipping, rientra l'implementazione del piano per il cold ironing dei porti nazionali (p. 54) nonché una necessaria pianificazione della ricezione e distribuzione di altri carburanti alternativi per il settore marittimo, quali i depositi e centri di bunkeraggio di GNL.



M3C2. 2 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA

La linea d'intervento riguarda sostanzialmente la digitalizzazione della catena logistica lungo i nodi e le principali infrastrutture lineari del Paese.

In materia di riforme si prevede la Riforma 2.1: Semplificazione delle transazioni d'importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli dell'Agenzia delle Dogane, la Riforma 2.2: Interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PLN) per la rete dei porti, tesa a rendere interoperabili i Port Community System in modo tale che siano compatibili tra di loro e con la Piattaforma Logistica Nazionale e la Riforma 2.3: Semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all'adozione della CMR elettronica (e-CMR), alla modernizzazione della normativa sulla spedizione delle merci, all'individuazione dei laboratori di analisi accreditati per i controlli sulle merci.

La linea di intervento prevede altresì l'Investimento 2.1: Digitalizzazione della catena logistica in cui si prevede la "realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra



→ attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica, in grado di semplificare procedure, processi e controlli puntando sulla de-materializzazione dei documenti e lo scambio di dati e informazioni. Sarà, infine, favorita la transizione digitale delle imprese che operano in questo settore”.



FAST-CONFISAL in Italia Velocemente Connessa, ambito policies e norme, nell'individuare gli interventi di semplificazione normativa e contrattuale con completamento delle iniziative di digitalizzazione della catena logistica già avviate o ancora disattese e maggiori risorse e strumenti per i controlli (sanitari, safety e security) a p. 72 prevedeva espressamente la “rapida e piena implementazione a quelle misure di semplificazione e quindi di digitalizzazione già previste da strumenti normativi e non ancora attuate, tra cui l'estensione dello “sdoganamento in mare” e lo sviluppo dei “Fast Corridor doganali” sui porti nazionali, l'attuazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO) e dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) previsti nella riforma dei porti salvaguardando i controlli sanitari, di safety e security. Considerata la forte spinta digitale provocata dall'emergenza coronavirus, si auspica una completa digitalizzazione e dematerializzazione documentale in ambito trasporti, con relativa semplificazione/automazione dei relativi controlli e interoperabilità dei sistemi informatici degli operatori di mercato, dei porti, delle pubbliche amministrazioni competenti, dei retroporti e dei gestori delle infrastrutture che dovrebbe essere implementato dall'ente incaricato alla realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale. In tal senso, è necessario un potenziamento delle risorse materiali e immateriali per disbrigo pratiche, procedure e strumenti per i controlli più celeri ed efficienti (sanitari, safety e security) anche attraverso la connessione con la rete digitale a ultra banda e 5G di tutte le infrastrutture puntuali di trasporto e logistiche per passeggeri e merci.

In aggiunta a questo, il rapporto di approfondimento seguito dal webinar “Digitalizzare i trasporti per far viaggiare

→ re il paese” di aprile 2021, ha ulteriormente dettagliato le posizioni di FAST-CONFISAL in materia d’innovazione digitale. Nello specifico, oltre alla realizzazione dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) e dello Sportello unico dei controlli (SUDOCO), ha espressamente proposto l’adesione all’accordo sull’e-CMR, ovvero la dematerializzazione del documento di accompagnamento delle merci in ambito stradale nonché l’elaborazione in sede di PLN delle specifiche e degli standard di comunicazione per lo scambio d’informazioni che sostituisca il modello cartaceo e che possa integrare informazioni obbligatorie codificate in modo omogeneo per tutte le modalità di trasporto.

Collegato invece all’Investimento 2.1 previsto nel PNRR, FAST-CONFISAL ha proposto nel rapporto di approfondimento citato i seguenti punti:

- la realizzazione di un sistema federato e interoperabile delle piattaforme informatiche e telematiche esistenti di enti pubblici e operatori logistici privati su scala nazionale con pivot la Piattaforma Logistica nazionale. La PLN in tal senso dovrebbe operare quale ente deputato alla definizione delle specifiche tecniche per rendere interoperabili le piattaforme informatiche dei diversi enti pubblici e privati in gioco, senza alcuna velleità di imporre un sistema calato dall’alto e standardizzato per tutti gli attori.
- l’omogeneizzazione funzionale dei sistemi informatici già esistenti presso le AdSP (PCS), al fine di promuovere servizi standard d’interfaccia con gli operatori marittimi e gli operatori a terra (sia nel sedime portuali che extra) e presso gli interporti di rilevanza nazionale, con moduli d’interoperabilità con la Piattaforma Logistica nazionale.
- lo stanziamento di incentivi per le PMI aziende/caricatori e per gli operatori di trasporto al fine di contribuire agli investimenti di upgrading tecnologico delle stesse, e rinvenibili prioritariamente in sostegni per l’acquisto di sistemi digitali di scambio informazioni, gestione, monitoraggio e tracking della merce con i clienti; sistemi di route planning e di consolidamento dei carichi; sistemi e strumenti per la dematerializzazione dei documenti di trasporto; sistemi di blockchain, cybersecurity; formazione del personale in materia di digitalizzazione.





M5C3: INTERVENTI SPECIALI PER LA COESIONE TERRITORIALE

Al fine di procedere a un riequilibrio territoriale e allo sviluppo del Mezzogiorno e delle aree interne il PNRR prevede la Riforma 1: Rafforzamento delle Zone Economiche Speciali (ZES) che punta a semplificare il sistema di governance delle ZES e a favorire meccanismi in grado di garantire la cantierabilità degli interventi in tempi rapidi, nonché a favorire l'inseadimento di nuove imprese. In particolare, la riforma riguarderà l'attività e i poteri del Commissario che avrà la titolarità del procedimento di autorizzazione unica e sarà l'interlocutore principale per gli attori economici interessati a investire sul territorio di riferimento. A latere di ciò, il Piano prevede l'Investimento 4: Interventi per le Zone Economiche Speciali (ZES), vale a dire una serie di investimenti infrastrutturali che mirano ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti, e in particolare con le reti Trans Europee (TEN-T), e più specificamente consistenti nella realizzazione dei collegamenti di "ultimo miglio" delle aree ricadenti nelle ZES, urbanizzazioni primarie e interventi puntuali di accessibilità ai grandi nodi logistici (porti, interporti, aeroporti, aree industriali).





Sin dal position paper di ottobre 2020 FAST-CONFESAL pone al centro del dibattito la necessità di fare di più per il Mezzogiorno, andare oltre la clausola di salvaguardia sugli investimenti del 34% per il Mezzogiorno, peraltro mai rispettata, al fine di colmare i gap economico-sociali-produttivi-occupazionali-infrastrutturali dell'area nazionale maggiormente depressa. Non per altro, nell'ambito Infrastrutture e servizi, nell'auspicare un grande piano d'investimenti accelerato per l'ultimo e penultimo miglio ferroviario e stradale per i porti italiani con vocazione gateway e per gli interporti pubblici per l'adeguamento agli standard europei TEM lato ferro e per la decongestione dei flussi di traffico in entrata/uscita lato stradale/autostradale, è menzionata la necessità di dare la priorità alle connessioni e ai "collegamenti delle Z.E.S. e delle A.L.I." del Mezzogiorno (p. 67).

In coerenza con tale approccio, in sede d'incontro con il Ministro al tavolo con le parti sociali per discutere del PNRR, la nota predisposta da FAST-CONFESAL ha sollevato il significato di "valorizzare le ZES" contenuto all'epoca nella bozza di PNRR. Secondo FAST, infatti, "l'unica vera misura di promozione di politica industriale a favore del Mezzogiorno adottata negli ultimi anni e in forte ritardo d'implementazione da oltre 4 anni dalla previsione dell'istituto" presentava ancora delle "problematiche giuridiche irrisolte (mancata chiara indicazione del soggetto che deve autorizzare l'impresa a 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, nella dizione "valorizzare le ZES", avrebbe dovuto dunque o potenziare la dotazione economica delle agevolazioni fiscali previste, ovvero potenziare in termini di dotazioni infrastrutturali le ZES stesse.

Si è scelta la seconda strada e appare accettabile.

In aggiunta a quanto detto, ma in assenza di dettagli, da fonti stampa è previsto che il fondo nazionale complementare dovrebbe coprire gli interventi portuali in materia di cold ironing e di ultimo miglio portuale, nonché gli interventi di accessibilità marittima e terrestre negli sca-



li di Genova e Trieste. Appare verosimile, altresì, l'inserimento della soluzione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina nel fondo complementare. Se si rivelassero vere le indiscrezioni, sarebbero ulteriori tasselli delle proposte FAST-CONFISAL che nel position paper di fine 2020 richiamava la predisposizione di "un piano di investimenti accelerato per l'ultimo e penultimo miglio ferroviario e stradale per i porti italiani" nonché "l'inserimento, in aggiunta agli interventi già previsti nel piano #Italiave-loce, del progetto di collegamento stabile dello Stretto di Messina, scegliendo l'opzione che garantisce la più rapida cantierabilità dell'intervento."

Evidentemente il PNRR non è perfetto ma la definizione di ciò che non va nel Piano non è esercizio del presente documento.

Sommariamente:

- in materia di struttura del mercato dei servizi di trasporto nazionali, che risulta 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.
- nel caso in cui le risorse sul fondo complementare M3C1 - RETE FERROVIARIA AD ALTA VELOCITÀ/CAPACITÀ E STRADE SICURE ammontanti a € 3,2 Mld rappresentino le risorse destinate alla messa in sicurezza, alla manutenzione ordinaria e straordinaria e al monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti nonché alla manutenzione delle strade secondarie (regionali e provinciali), è evidente come appaiono del tutto inadeguate rispetto al fabbisogno nazionale per tale tipologia di interventi. Il fatto di rientrare nel fondo complementare, e quindi di non avere il vincolo dell'impegno di spesa al 2026, auspichiamo non incida sulla velocità di spesa di tale categoria di interventi che come ben sappiamo è urgentissima.
- l'ambito formazione, sebbene trattato nel PNRR, in materia di trasporti e mobilità appare quantomeno trascurato o per lo meno non prioritario nelle linee progettuali;





la spinta digitale e del paradigma della sostenibilità sembrano invece richiedere un ingente ricambio e aggiornamento di skills teoriche e pratiche nei lavoratori del settore dei trasporti e della logistica che non possono essere trascurati.

- le risorse destinate al Mezzogiorno per quel che concerne la Missione 3, al netto dell’allocazione del fondo complementare, non appaiono del tutto chiare in considerazione del fatto che non è possibile comprendere l’articolazione per area geografica degli Investimenti 1.4, 1.5 e 1.6.

In definitiva, questo documento non vuole essere un’autocelebrazione di FAST-CONFISAL e della capacità dell’ente di elaborare e diffondere idee e proposte che successivamente vengono accolte dai policy maker. E’ la semplice constatazione che l’ultima versione del PNRR, nelle more di possedere più dettagli sia sugli interventi del Piano stesso che sugli interventi inclusi nel fondo nazionale complementare è un documento che, sebbene perfezionabile, possiede molti elementi che FAST-CONFISAL ritiene fondamentali per la ripartenza e la riprogettazione del sistema della mobilità nazionale. Non è un’autocelebrazione, quindi, bensì la constatazione che, proprio perché molte delle nostre proposte sono state accolte, tocca anche a noi adesso fare parte di questa nuova fase costruttiva del paese. Proprio perché vicino a quello che noi pensiamo, saremo attori protagonisti per l’attuazione del PNRR e per il monitoraggio delle iniziative ivi contenute.

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