



Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*

## **Camera dei deputati**

**IX Commissione**

**Trasporti, poste e telecomunicazioni**

**Doc. XXVII n. 18**

# **PROPOSTA DI PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA**

**Audizione CNA Fita**

**9 febbraio 2020**

## **Sommario**

<b>1. CNA FITA: UN GRANDE BAGAGLIO DI COMPETENZE ED ESPERIENZA.....</b>	<b>1</b>
<b>2. #NEXTGENERATIONITALIA: CONSIDERAZIONI DI CONTESTO.....</b>	<b>1</b>
<b>3. MANUTENERE LE INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE .....</b>	<b>3</b>
<b>4. PROGETTO INTEGRATO PORTI D'ITALIA .....</b>	<b>8</b>
<b>5. POTENZIAMENTO E DIGITALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI RETE ELETTRICA .....</b>	<b>11</b>

## **1. CNA FITA: UN GRANDE BAGAGLIO DI COMPETENZE ED ESPERIENZA**

Gentile Presidente, illustri Onorevoli, desideriamo anzitutto porgere il più sentito ringraziamento per l'invito. Il proposito della IX Commissione di dare ascolto alle osservazioni scaturenti dalla realtà imprenditoriale del trasporto è rivelatore di un fecondo e ininterrotto confronto ingaggiato da tempo con le associazioni di categoria più rappresentative del settore. Rispondiamo, dunque, alla sollecitazione: l'auspicio è quello di far pervenire con chiarezza il nostro punto di vista e, più precisamente, il punto di vista delle piccole imprese, circa la «proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza» (d'ora in avanti PNRR) presentata dal Presidente del Consiglio dei Ministri.

**CNA FITA** nasce nel 1974, nell'alveo del sistema confederale della CNA, allo scopo di tutelare, assistere e rappresentare i propri associati. Esercita tali prerogative in maniera pressoché ininterrotta da oltre 40 anni e da allora rappresenta operatori sia del trasporto merci per conto terzi (in modalità strada, rotaia e mare), che del trasporto persone. Ad oggi può contare sulla forza di oltre ventiquattromila imprese, inquadrabili nel campo dell'artigianato ovvero della piccola e media impresa, talvolta organizzate in forma di consorzio, talvolta di cooperativa.

La nostra organizzazione risulta pertanto rappresentativa di un importante e articolato segmento di imprese, che, grazie ad un vasto bagagliaio di competenze ed esperienze, può fornire un contributo concreto alla realizzazione degli indirizzi contenuti nel PNRR. A nostro giudizio, le risorse destinate all'Italia, in particolare quelle rivolte agli obiettivi a noi più congeniali, debbono tradursi in investimenti necessari alle imprese. E ciò al fine di costruire un **nuovo paradigma dell'autotrasporto e, più in generale, della mobilità**.

## **2. #NEXTGENERATIONITALIA: CONSIDERAZIONI DI CONTESTO**

Next Generation Italia, declinazione del programma Next Generation EU, è il frutto di un significativo salto di qualità nella risposta messa in campo dall'Unione europea onde fronteggiare i devastanti effetti economici prodotti dalla pandemia. Che l'emergenza da Covid-19 rappresenti una delle più grandi catastrofi che – sotto ogni punto di vista (sanitario, economico, sociale, ecc.) – la storia recente ricordi, è purtroppo un dato oramai conclamato, che rischia di riservare sviluppi tuttora imprevedibili.

Gli aiuti che con il PNRR vengono messi a disposizione dall'Europa – 209 miliardi totali, di cui 127,4 a titolo di prestiti e 81,4 a titolo di sussidi – rappresentano una opportunità unica. Benché distribuiti in un arco temporale piuttosto esteso (sei anni), si tratta di uno stanziamento imponente, utile a sollevare il Paese da questa situazione drammatica, così da rilanciarlo verso duraturi scenari di crescita.

La diligente programmazione delle risorse deve aiutare a ripartire, ricostruire e, infine, rifondare la forza della nostra struttura economica su basi nuove. Non possiamo permetterci di sbagliare, in quanto l'occasione è quella giusta per superare le grandi criticità endemiche che affliggono il Paese e, per quanto di nostro stretto interesse, le condizioni che impattano in negativo sullo svolgimento delle attività connesse all'autotrasporto.

In questo senso, riteniamo che le sei missioni che compongono il Piano e che configurano specifiche aree tematiche di intervento, siano condivisibili:

<b>DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE, COMPETITIVITÀ E CULTURA</b>	<b>RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA</b>	<b>INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b>
<b>ISTRUZIONE E RICERCA</b>	<b>INCLUSIONE E COESIONE</b>	<b>SALUTE</b>

Sia consentito, in ogni caso, un appunto. Quali soggetti rappresentativi delle realtà economiche del trasporto e quindi quali osservatori privilegiati delle questioni più delicate e spinose che investono il settore, avremmo accolto con particolare favore un preventivo coinvolgimento nella identificazione delle linee d'intervento, preordinate alla strutturazione dei progetti di investimento. E ciò in modo da poter mettere a disposizione di comunità e istituzioni il nostro substrato esperienziale, vale a dire il nostro vissuto quotidiano. Così da recare, in ultima analisi, un contributo fattuale nella individuazione dei progetti a maggiore incidenza pratica. D'altra parte, misure ben congegnate possono restituire in prospettiva valore aggiunto, non solo a conforto delle attività riconducibili all'autotrasporto merci e persone, ma a beneficio dell'intero sistema Paese.

Nonostante ciò, il percorso per arrivare alla versione definitiva del Piano – da presentare a Bruxelles entro il 30 aprile 2021 – prevede un fondamentale passaggio parlamentare, da cui l’odierno confronto con le parti economiche e sociali. Una *chance* per sopperire all’iniziale carenza di dialogo. Nelle pagine che seguono, pertanto, vengono illustrate alcune evidenziazioni e proposte, affinché il testo conclusivo del PNRR italiano possa recepire quanto da noi auspicato.

### **3. MANUTENERE LE INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

Le prime misure restrittive – attuate da marzo a maggio 2020 – che hanno portato alla momentanea interruzione di diversi settori produttivi, unitamente alle successive misure adottate per contenere la diffusione del contagio, hanno causato, giocoforza, una pesante caduta dell’attività economica. Le alterne vicende che non di meno contrassegnano l’attuale situazione raffigurano un orizzonte a tinte fosche. Cosa fare, allora?

Il quadro – è bene dirselo – non è affatto confortante. L’autotrasporto, quand’anche con alcune differenziazioni interne, è sicuramente risultato uno dei settori più colpiti dalla pandemia. A ciò si aggiunga, che l’emergenza pandemica ha concorso ad acuire le ripercussioni prodotte dai mali di lungo corso.

Tra le principali criticità che fiaccano prestazioni e rendimenti delle imprese dell’autotrasporto italiano, v’è, di certo, la **sensibile riduzione della velocità commerciale**, tale da far figurare l’Italia tra i Paesi europei meno competitivi in questa speciale classifica. In misura maggiore, ciò dipende da una sciagurata gestione dell’adeguamento infrastrutturale della rete stradale, da cui discendono i provvedimenti sovente emanati dall’autorità giudiziaria, in virtù dei noti, drammatici e, purtroppo, non infrequenti accadimenti che non di rado irrompono sulle pagine di cronaca. Inutile dire che rallentamenti, restringimenti e deviazioni, interessando con allarmante regolarità la gran parte dell’assetto viario del Paese, non sono certo il frutto della mera accidentalità, ma traggono origine da una carente strategia manutentiva, *ergo* da una difettosa programmazione degli interventi. I danni consistono, ovviamente, in costi e spese maggiori per le imprese, costrette ad allungare percorrenze e tempi di consegna. Ma non

si sottovalutino i contraccolpi in termini di sicurezza stradale, in grado di ricadere in capo all'intera collettività.

Un piano di prevenzione degli incidenti e di messa in sicurezza, a rigore, esisterebbe pure. Il codice della strada ha previsto, sin dall'origine, specifici interventi di manutenzione straordinaria, concernenti, in specie, la sostituzione della segnaletica e, insieme, delle barriere, nonché la sistemazione del manto stradale. Senonché, per paradosso, gli anzidetti interventi hanno finito soltanto per indurre i concessionari autostradali ad applicare aumenti tariffari.

Tanto premesso, crediamo che le drammatiche vicissitudini connotanti l'attuale fase di pandemia possano indurre tutti i soggetti, che – a diverso titolo – rivestono un ruolo di responsabilità nel campo della viabilità, ad uno sforzo più sollecito e ad un cambio di passo, al fine di migliorare la capacità di resilienza del Paese, anche in tema di infrastrutture e mobilità.

Il capitolo n. 3 del Piano (v. pag. 98) tratteggia, grosso modo, gli obiettivi lungo cui sviluppare la missione infrastrutturale del Paese. Punto di arrivo è il conseguimento di un sistema di mobilità «moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale», imperniato: a) sulla messa a regime di dispositivi digitali di monitoraggio da remoto per il presidio e la cura delle arterie stradali; b) sulla realizzazione di opere per la messa in sicurezza di arterie stradali, ponti e viadotti ammalorati.

Sia chiaro, l'aspirazione è lodevole. Ma la direzione di marcia delineata dal PNRR necessita di un'intensa opera di implementazione, documentando – allo stato delle cose – una efficacia proiettiva tutta da articolare e, in conclusione, da verificare.

Motivo per cui, allo scopo di affrontare l'insoluta vicenda della mancata pianificazione della manutenzione infrastrutturale, CNA FITA considera dirimente fornire delle risposte a partire dall'attento **monitoraggio effettuato nel 2018 dall'Unione delle Province d'Italia (UPI)**. Lo scrupoloso scrutinio presentato dall'UPI fa leva sul censimento di 5.931 opere, rispetto alle quali appare quanto mai utile intervenire (si v. Grafico I), richiedendo, per la sua completa esecuzione, una cifra che si aggira attorno ai tre miliardi di euro<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> *Monitoraggio ponti: Upi "Censite 5. 931 opere: servono 3 miliardi per intervenire su sicurezza"*, <https://www.provinceditalia.it/monitoraggio-ponti-upi-censite-5-931-opere-servono-3-miliardi-per-intervenire-su-sicurezza/>.

L'indagine dell'UPI evidenzia, inoltre, che, di queste 5.931 opere, 1.918 vanno considerate priorità di intervento 1, necessitando interventi urgenti, giacché soggette a limitazioni di transito o portata (se non addirittura chiuse). Solo per queste urgenze servirebbero non meno di 730 milioni di euro (si v. Grafico II).

Dallo stesso studio emerge che su almeno 14.000 infrastrutture – tra ponti, viadotti e gallerie – sarebbe necessario (e parliamo del 2018) avviare un monitoraggio dettagliato, per un impegno di spesa che, allora, è stato quantificato in circa 566 milioni di euro (si v. Grafico III).

Una radiografia del sistema viario della Penisola a dir poco impietosa, la quale non ha bisogno di ulteriori commenti. Anche perché – sembra doveroso evidenziarlo una volta in più – l'inchiesta in ordine allo stato di sicurezza delle strade italiane è originata all'indomani della tragedia del “ponte Morandi” da una richiesta avanzata dal Ministero delle Infrastrutture a tutte le istituzioni interessate.

Alla luce di quanto detto, è francamente singolare leggere che, a soli tre anni dalla ricerca dell'UPI, occorrerebbe investire in sistemi digitali di monitoraggio per identificare, con immediatezza, le necessarie ed urgenti opere su cui è lecito intervenire per la messa in sicurezza della rete infrastrutturale italiana. Peraltro, ai fini di cui sopra, il ricorso alla digitalizzazione degli strumenti non può in nessun caso esibire caratteristiche e pretese di esclusività, poiché – a nostro avviso – andrebbe accompagnata con altri mezzi, di cui, a dire il vero, il nostro ordinamento già dispone.

I livelli di efficienza del sistema viario italiano potrebbero, infatti, essere innalzati laddove venisse materialmente realizzato **l'archivio nazionale delle strade** (previsto all'art. 226 del “Codice della strada”, per come specificato dall'art. 401 del relativo “Regolamento di esecuzione e di attuazione”). Tale strumento consentirebbe di monitorare lo stato tecnico delle infrastrutture, così da poter predeterminare gli interventi funzionali ad assicurare la sicurezza, nonché la regolare circolazione dei veicoli. Una previsione normativa finora disattesa, complice l'assenza delle norme dirette a stabilire le caratteristiche del catasto delle strade, successivamente colmata a mezzo del decreto ministeriale 1° giugno 2001. Eppure, a vent'anni dalla emanazione del citato decreto, l'autotrasporto e tutta l'utenza della strada attendono la definizione del catasto, valido per autostrade, strade regionali,

provinciali e comunali extraurbane. Ecco perché sarebbe quanto mai auspicabile una presa d'atto da parte del PNRR. Sotto tale profilo, proprio l'esame della Camera, per il fatto di essere preordinato all'espressione del relativo parere, potrebbe rappresentare il momento più indicato per inserire sul punto un espresso richiamo, affinché venga inserita nel testo finale del Piano una misura stringente tesa all'entrata a regime del catasto delle strade.

La **sicurezza**, d'altro canto, è una questione troppo importante per poter essere affrontata tramite interventi estemporanei. Muove in questa direzione l'esigenza di dimezzare drasticamente il tasso di incidentalità. Le classifiche internazionali rilevano numeri drammatici.

Com'è noto, le carenze in termini di organico degli uffici periferici della Motorizzazione civile causano una insopportabile dilatazione dei tempi nell'esercizio delle revisioni dei veicoli a motore di propria competenza. Urge, allora, invertire la rotta, portando a termine il percorso di ammodernamento del Codice della strada avviato con la legge di Bilancio per il 2019. Con tale legge è stata apportata una apprezzabile ma non risolutiva misura, intesa ad alleggerire il carico di lavoro ricadente sugli uffici della Motorizzazione civile. In pratica si è estesa la sfera di attribuzioni dei centri di controllo privati alla revisione dei "mezzi pesanti". Tuttavia, in mancanza del decreto ministeriale necessario ad attuare la misura, i centri di controllo privati sono posti, di fatto, nella condizione di inoperatività rispetto all'esercizio delle nuove mansioni.

In tema di **nuove infrastrutture**, costituisce – a nostro dire – una assoluta priorità la predisposizione di quegli spazi e impianti da destinare alla "distribuzione urbana". Il vertiginoso incremento dell'*e-commerce*, quale effetto indiretto prodotto dalla pandemia, ha posto in luce le insufficienze del nostro sistema di smistamento dei beni. Sicché, è **divenuto centrale il bisogno di poter fare affidamento su hub logistici all'avanguardia**. Sotto tale profilo, le soluzioni andrebbero rinvenute alle porte delle nostre città. La sola idea di riconvertire strutture pubbliche dismesse ovvero di rigenerare spazi urbani sottoutilizzati potrebbe designare una concreta ipotesi di lavoro per tutti i livelli di governo, funzionale – tra le altre cose – ad un complessivo ripensamento delle periferie urbane italiane.



Ma c'è dell'altro. Nel testo si pone fondatamente in evidenza come la rete viaria nazionale «sia servita da numerose opere d'arte, quali ponti, viadotti e gallerie, realizzate in massima parte a cavallo degli anni '50 e '60 dello scorso secolo, e principalmente in calcestruzzo, soggetto a fenomeni di deterioramento che si stanno via via acuendo». Eppure, nel PNRR viene taciuto come proprio il dato storico-costruttivo, rivelativo della longevità delle citate infrastrutture, segnali la loro originaria preordinazione a strade secondarie e/o interpoderali. Arterie, su cui – in epoca di realizzazione – si prevedevano, verosimilmente, ben più contenuti numeri in termini di transiti (si pensi ai c.d. ponti di II categoria).

Del resto, dal 1950 ad oggi, il parco mezzi circolante sulla rete stradale nazionale è aumentato in maniera esponenziale. In molti casi, le aree circostanti le opere di cui si è appena detto hanno subito radicali trasformazioni, disvelando marcati caratteri urbanistici ed evidenti tendenze all'agglomerazione, con l'effetto di produrre volumi di traffico di gran lunga superiori a dispetto delle stime iniziali. Numeri alla mano, alla data del 31 dicembre 2019, il totale del parco veicolare italiano circolante è risultato pari a 52.401.299 di veicoli (fonte ACI), di cui – quelli riconducibili al trasporto merci – pari a 5.669.544 unità, ovverosia il 10,82% del totale.

La funzionalità della rete viaria rischia, in prospettiva, di andare incontro a guasti paralizzanti. Senza una tempestiva presa di coscienza rispetto alle circostanze di contesto, la vanificazione degli sforzi diplomatici e negoziali compiuti dal Governo in questi mesi si fa concreta. Per diverse parti del nostro territorio, infatti, il collasso della circolazione è una ipotesi tutt'altro che irrealistica. Ciò determinerebbe funeste conseguenze a catena, tali da incidere sulla viabilità principale, sulle reti trans-europee, sui collegamenti con porti ed interporti e, dunque, sul tessuto produttivo in genere.

È lecito asserire che si sarebbe potuto fare di più per scongiurare siffatti scenari. La previsione di 1,6 miliardi di spesa in sei anni non appare sufficiente, posto che risulta di poco superiore alla metà di quanto indicato dall'UPI per la messa in sicurezza delle opere di sua competenza.

Per gestire ordinatamente i flussi di traffico, ovviare alle attività di manutenzione, garantire un'adeguata velocità commerciale e migliorare la sicurezza di autotrasportatori

e utenti, si rivela indispensabile che il Piano contempli la realizzazione di **corsie preferenziali per il trasporto di merci**, alla stregua di come proposto – per il transito di frontiera – dal Consiglio europeo dei trasporti. Non è affatto irrazionale pensare che, qualora si prefigurino le condizioni, l'autotrasporto possa fare affidamento su una posizione di maggior tutela quanto a circolazione stradale e autostradale. E non soltanto per assicurare – a buon diritto – tempi certi nell'approvvigionamento di medicinali e generi di prima necessità (come nei casi di estrema emergenza), ma più in generale per il migliore assolvimento dei relativi servizi di trasporto.

D'altronde, non è logico assoggettare l'attività di trasportatore alla normativa sui servizi pubblici essenziali soltanto in caso di sciopero. Tale "privilegio" dovrebbe valere anche per il riconoscimento di corsie preferenziali, anche in chiave di superamento di un obsoleto ordine di divieti incidenti sui cosiddetti "mezzi pesanti". Non solo: a favore dei trasportatori andrebbe disposta anche la realizzazione di nuove aree di sosta, con percorsi dedicati tanto per il ristoro che per i servizi. E ciò non solo in autostrada: la scelta di prevedere la chiusura delle attività di ristorazione al di fuori della cornice autostradale è sintomatica di uno stato di disagio sofferto dagli autisti che percorrono territori della Penisola non serviti dalla rete autostradale.

#### **4. PROGETTO INTEGRATO PORTI D'ITALIA**

Data la configurazione dell'Italia quale piattaforma logistica naturale collocata nel mezzo del Mediterraneo, le potenzialità di incremento dei flussi di merci, soprattutto provenienti dall'Est (Medio Oriente), risultano notevoli. Lo si deve – è evidente – anche ai nostri porti. Dei nove corridoi che sviluppano le reti TEN-T, quattro di essi passano per l'Italia e toccano molti dei nostri porti:

1. il corridoio Mediterraneo attraversa il nord Italia da ovest ad est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna;
2. il corridoio baltico adriatico collega l'Austria e la Slovenia ai porti del nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per Udine, Padova e Bologna;
3. il corridoio Reno Alpi passa per i valichi di Domodossola e Chiasso e giunge al porto di Genova;

4. il corridoio Scandinavia-Mediterraneo parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

I porti, oltreché configurare – in generale – i primari snodi di raccordo fra le interazioni commerciali per via d’acqua e quelle terrestri, nella fattispecie, rappresentano uno dei più importanti volani di sviluppo per il nostro Paese. Si conviene, pertanto, sulla decisione operata dal PNRR di dedicare ai porti d’Italia una linea di intervento *ad hoc*.

Qui sopraggiungono i problemi. Il tema dell’**appropriatezza delle vie di comunicazione interne** è suscettibile di frustrare anche le migliori progettualità, tanto da evocare una vera e propria “spada di Damocle”, che rischia di spezzare sul nascere le virtualità possedute da lodevoli proponimenti e compiuti progetti. In buona sostanza, per l’espletamento delle loro funzioni, i porti devono essere correttamente collegati. Esorcizzare il congestionamento della viabilità di congiunzione vuol dire – in parole povere – accelerare la messa in sicurezza di tutte le infrastrutture viarie che permettono di raggiungere porti ed interporti. Per queste ragioni, affinché essi possano esprimere appieno le proprie potenzialità, importa fare in modo che i collegamenti stradali via terra che dai contesti portuali in discorso si irradiano fino alle aree artigianali e industriali più remote risultino adeguati alle necessità, così da permettere una accorta azione di dislocazione dei beni – articoli, manufatti, lavorati e semilavorati – conseguibile solo attraverso l’irrinunciabile apporto reso dai “mezzi pesanti”.

Alla luce delle considerazioni svolte, CNA non può che esprimere il proprio favore allo sviluppo del trasporto via mare e della portualità. In questa cornice, vale la pena evidenziare come la riforma del 2016 abbia significativamente ridotto le Autorità di sistema portuale (AdSP), portandole da 23 a 15 unità. Una decurtazione – va precisato – a cui non è corrisposto un parallelo intervento di limatura delle preesistenti difformità. Il che non equivale a dire che gli inconvenienti di oggi derivino esclusivamente da questa azione di razionalizzazione. Sussistono, infatti, alcune criticità di gestione dei sistemi portuali su cui è necessario intervenire con urgenza. Di seguito ne elenchiamo alcune, provando ad individuare una possibile risposta per singolo problema:

- prevedere un'unica tessera di accesso ai porti (*badge* unico), onde rimediare alle difformità dei processi gestionali ed organizzativi sussistenti non solo tra AdSP, ma addirittura tra porti appartenenti alla medesima Autorità;
- potenziare le infrastrutture viarie di collegamento da e per i porti;
- realizzare aree di sosta dedicate all'autotrasporto del sistema portuale;
- accorciare i tempi di attesa nei *terminal container* marittimi, in modo da far osservare quanto stabilito a riguardo dalla normativa;
- rivedere le responsabilità circa lo stato di inidoneità del *container* e l'integrità dei sigilli segnalati dall'autotrasportatore;
- riconoscere un beneficio economico per la movimentazione del *container* contrassegnato non idoneo all'imbarco a seguito delle segnalazioni di non conformità effettuate dall'autotrasportatore
- riconsiderare l'obbligo di riportare i *container* vuoti al porto di carico (dopo aver scaricato la merce contenuta nel *container*);
- garantire la continuità territoriale da e per le isole, con costi calmierati, senza cartelli e con imbarchi certi da e per la Sardegna e la Sicilia.

Ora è chiaro che il suesposto elenco scaturisce dall'esperienza maturata negli anni da chi effettua, con una certa continuità, operazioni di carico e scarico, di deposito temporaneo delle merci e di approvvigionamento. Di chi, in alti termini – della realtà portuale – conosce costruzioni, impianti e attrezzature. Proprio per questo, riteniamo che **l'autotrasporto** – per la parte che gli compete – **debba essere maggiormente coinvolto**, in guisa da detenere maggior peso **nella governance del sistema portuale**. In questa prospettiva, sarebbe il caso di aggiornare la normativa di riferimento (legge 28 gennaio 1994, n. 84), la quale, nel costituire gli organismi di gestione dei porti (Comitato di gestione, Organismi di partenariato, Commissioni consultive), prevede che l'autotrasporto sia presente in tutti i collegi di cui si è detto, ma non solo con potere consultivo. Ciò che si chiede è il riconoscimento del diritto di voto in seno ai citati organismi, sì da far valere le proprie posizioni.

Per concludere sul punto, segnaliamo un'ultima questione. Apprezziamo la scelta di potenziare il "Marebonus" (decreto ministeriale 13 settembre 2017, n. 176) per mezzo

della legge di bilancio per il 2021, nell’ottica di consolidare l’**intermodalità** ed in particolare il trasporto di merci via mare. Ma occorre rimodulare la vigente impostazione, affinché il contributo economico arrivi direttamente alle imprese di autotrasporto e non – come attualmente stabilito – agli armatori ovvero agli operatori logistici, chiamati a stornarne una parte agli autotrasportatori.

Le ultime vicende che hanno viste coinvolte note compagnie di navigazione non fanno altro che confermare – se mai ce ne fosse bisogno – l’urgente necessità di riscrivere il meccanismo preordinato a sovrintendere il riparto delle agevolazioni. Si tratta, all’atto pratico, di consentire alle imprese artigiane dell’autotrasporto ed alle PMI – che costituiscono la stragrande maggioranza delle imprese del settore iscritte in CCIAA – di poter usufruire degli incentivi e quindi sviluppare in termini effettivi l’intermodale. Ciò che più conta, in questo momento, è riconsiderare la relativa disciplina, portando a 50 la soglia per gli imbarchi (attualmente fissata a 150), sotto la quale sussiste la facoltà – e non l’obbligo – di ribaltamento del beneficio da parte dell’armatore, il quale, nella prassi, tende a non riconoscere alcunché alle imprese dell’autotrasporto.

## **5. POTENZIAMENTO E DIGITALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI RETE ELETTRICA**

La linea di intervento afferente al potenziamento e alla digitalizzazione delle infrastrutture di rete elettrica afferma, tra le altre cose, l’esigenza di favorire l’installazione di poli di ricarica per veicoli elettrici presso la rete di distribuzione dei carburanti. Il relativo impegno di spesa ammonta a circa 18 miliardi di euro. Questa previsione è funzionale – si legge nel PNRR – a raggiungere gli obiettivi europei in materia di decarbonizzazione. Per quanto attiene all’Italia, il traguardo è quello di poter contare, entro il 2030, su un parco circolante di circa 6 milioni di veicoli elettrici, di cui 4 milioni completamente elettrici e 2 milioni ibridi *plug-in*.

Non esitiamo a dire che la mole dell’impegno di spesa in questione disvela un approccio proteso ad alimentare un falso mito. Ossia che l’investimento in vetture elettriche costituisca l’unico strumento ai fini della riduzione dell’inquinamento atmosferico, perdendo di vista la vera alternativa utile a conseguire la diminuzione delle emissioni.

Facciamo riferimento a **meccanismi di incentivazione che sollecitino la graduale sostituzione dei “mezzi pesanti”**, in proporzione ben più presenti sulle strade rispetto ai veicoli destinati ad un uso diverso da quello commerciale.

A titolo esemplificativo, se l'Italia seguisse lo stesso schema di incentivi adottati dalla Norvegia (il piccolo Paese scandinavo ha meno abitanti del Lazio ma è diventato il primo mercato al mondo per l'auto elettrica), per raggiungere nel 2030 i 4 milioni di auto completamente elettriche, dovrebbe stanziare una cifra attorno ai 40 miliardi di euro. Beninteso, parliamo di 4 milioni di auto, vale a dire l'8% del parco circolante sulla Penisola.

Appare evidente, allora, che l'Italia avrebbe convenienza a percorrere un differente itinerario. E ciò se il proposito sia, in effetti, quello di aggredire il *moloch* di 100 milioni di tonnellate di CO2 prodotte ogni anno dal trasporto.

L'attuale sistema di incentivi (8mila euro per un EV) finisce col concentrarsi maggiormente sull'acquisto di utilitarie, che sostituiscono, in genere, mezzi già di per sé poco inquinanti. Esempio: un'automobile di 10 anni, mille di cilindrata e una percorrenza media di 12mila km l'anno, produce circa 1,4 tonnellate di CO2 l'anno. Per ridurre le emissioni di 1,4 tonnellate spendiamo, dunque, ben 8mila euro. Un Tir Euro 3, invece, produce circa 120 tonnellate l'anno di CO2. Soltanto la sostituzione con un mezzo Euro 6 implicherebbe un taglio di emissioni pari a circa 30 tonnellate. Per ottenere lo stesso volume con l'auto elettrica, occorrerebbero 21 vetture, con un costo del relativo incentivo di quasi 170mila euro. In altri termini, il taglio di emissioni con 4 milioni di auto elettriche si realizzerebbe con appena 190mila Tir Euro 6. Ergo, se lo Stato riconoscesse un contributo del 25% sul prezzo di acquisto, l'onere sarebbe inferiore a 5 miliardi ottenendo lo stesso risultato in termini di taglio di emissioni rispetto ai 40 miliardi necessari per incentivare l'auto elettrica.

In Italia circolano oltre 5 milioni di “mezzi pesanti”, di cui il 70% oscilla tra veicoli Euro 0 a veicoli Euro 4. Senonché, per il rinnovo del parco “veicoli pesanti” nel bilancio pubblico figurano, invece, soltanto 25,8 milioni di euro. Peraltro, le citate risorse, con vincolo di rottamazione veicoli euro 4 ed inferiori, stanziare per agevolare il rinnovo del parco veicolare, non stanno producendo gli effetti sperati. A ridosso della data del 30 novembre

2020, termine del primo periodo utile per la presentazione delle domande, soltanto il 3,5% degli aventi diritto ha prenotato la prima parte delle risorse messe a disposizione dal Ministero dei Trasporti. Non è secondario sottolineare, inoltre, come – specie in un momento di forte incertezza per il futuro del trasporto merci e persone – occorrerebbe procedere in senso inverso. Di qui l’inopportunità di aver escluso i veicoli di classe Euro 3 e 4 dal beneficio del rimborso dell’accisa sul gasolio per autotrazione.

Ebbene, ancorché il settore non sembra riscuotere il dovuto interesse, non difettano le buone ragioni per una rilettura delle strategie in corso di definizione. **Il PNRR è un’occasione eccezionale per rinnovare l’intero “parco veicolare pesante” italiano** e abbattere – sul serio – le emissioni di CO<sub>2</sub>. Un intervento che richiede, in ogni caso, il massivo sostegno pubblico, non perché l’autotrasportatore è nemico dichiarato delle politiche di sostenibilità ambientale, ma perché – pragmaticamente parlando – vive una condizione di oggettività flessione dei propri affari. In questo frangente, per cercare di ovviare alla difficoltà di sostituire i camion più datati, il Governo dovrebbe verificare la possibilità di introdurre incentivi per la sostituzione dei mezzi più datati, a beneficio dell’acquisto di altri mezzi. Ancorché usati, ciò che deve rilevare è che quest’ultimi siano idonei a mostrare *standard* più elevati sotto il profilo della sicurezza e della efficienza energetica. Così facendo, si metterebbe un’ampia fascia di soggetti nella condizione di accedere più facilmente all’acquisto di un mezzo pesante, con vantaggi per la collettività in termini di salubrità dell’ambiente e di sicurezza stradale. Una misura dalla esplicita inclinazione sociale, posto che mirerebbe ad eliminare dal mercato i veicoli più insicuri ed inquinanti, sostenendo, in parallelo, i redditi delle categorie meno abbienti, con la conseguenza di stimolare il rilancio dei consumi.

L’argomento del cambio di passo sulle politiche relative ai “mezzi pesanti” deve interrogare il Governo anche sul *dossier* concernente il **rinnovo della flotta dei bus turistici**. Il PNRR, pur volgendo lo sguardo al futuro della mobilità, dimentica – non senza colpe – i cosiddetti “bus turistici”, mezzi di trasporto fondamentali per il raggiungimento di località insuscettibili di un servizio alternativo di tipo collettivo. Detto con altre parole, una tipologia di mezzi acconcia ad incarnare una sapiente scelta pubblica, vuoi per il

maggior efficientamento degli spostamenti che essa comporta, vuoi per le positive ricadute ambientali cui la stessa dà luogo.

Lo svecchiamento del parco dei bus turistici rappresenta, dunque, una operazione lungimirante, utile, per prima cosa, al vivere sociale. In tale direzione, v'è da rilevare che i nuovi autobus dovranno disporre di allestimenti con sistemi di sicurezza e sanificazione, di sedili maggiormente distanziati, di *dispenser* di gel igienizzante, di corridoi per le entrate e le uscite, ma anche di sistemi tecnologici di intrattenimento per i passeggeri: tutto questo permetterebbe – lato passeggeri – di percepire un livello superiore di *comfort* e – lato imprese – di concorrere in maniera più competitiva a livello internazionale.

Ove lasciate da sole ad affrontare i detti investimenti, le imprese rischiano di esporsi a più che probabili sofferenze creditizie, dal momento che la pandemia ha impedito di coprire *in toto* gli investimenti effettuati in precedenza, per vetture il cui costo varia dai 300 a 500mila euro. Valore, oltretutto, destinato a lievitare, se si intende dare seguito al proposito di voler procedere ad un'operazione di profonda rinnovazione degli allestimenti.

Per tutto quanto ora esposto, la nostra proposta non ammette repliche: **approntare uno stanziamento conforme all'idea di incentivare l'ammodernamento della flotta dei bus turistici**. Ciò a vantaggio di un sicuro avanzamento ecologico e tecnologico del settore, in grado di corrispondere alle istanze tanto del turismo nazionale, quanto di quello internazionale. Di tutto questo ne beneficerà l'ambiente e, più in generale, la salute dei cittadini.

Non si dimentichi, che, nei prossimi anni, lo sviluppo dei motori *diesel*, i quali – va detto – si attagliano meglio di altri alla tipologia del servizio svolto dalle nostre imprese, prevede il passaggio obbligatorio agli Euro 6 (lettera E). Per converso – almeno fino ad oggi – le tecnologie ibride ed elettriche, di cui si scrive nel PNRR, non si prestano al nostro settore, come testimoniato dalle grandi marche costruttrici. A sostenere questo non siamo noi, ma è l'incontrovertibilità dei dati, in ragione dell'esigenza di percorrere lunghe se non lunghissime percorrenze, con masse a pieno carico che mal si conciliano con l'impiego di batterie a ioni di litio, la cui resa chilometrica risulta insufficiente al cospetto della tipologia del servizio. Il che implica che occorre investire ancora molto in ricerca e sviluppo. Infatti,



soltanto quando il ricorso a nuove tecnologie consentirà maggiore autonomia, sarà possibile sperimentarle anche con riferimento al mondo dei bus turistici.

Infine, non è secondario ipotizzare delle politiche specifiche rivolte alla **formazione del personale**. Il PNRR prevede nei programmi la formazione. In tal senso è importante stimolare gli investimenti in professionalità, formazione e sicurezza. Pensiamo ad una **patente di guida professionale *ad hoc***, suffragata da corsi specifici pensati appositamente per i giovani che intendano approcciare a questo lavoro. Corsi – sia chiaro – svolti da personale qualificato ed esperto, i cui programmi debbono essere accompagnati da approfondimenti mirati, in specie per le destinazioni estere.

I vantaggi occupazionali si manifesterebbero in guisa da disporre di un personale ben più qualificato, con positivi risvolti in termini di retribuzione, poiché auspicabilmente rapportata al livello di preparazione. La formazione degli operatori, del resto, è un tema che interessa tutti i Paesi europei. Se si arriverà ad istituire una patente di guida apposita, l'Italia configurerebbe un esempio (virtuoso) per l'intera UE.

Grafico I

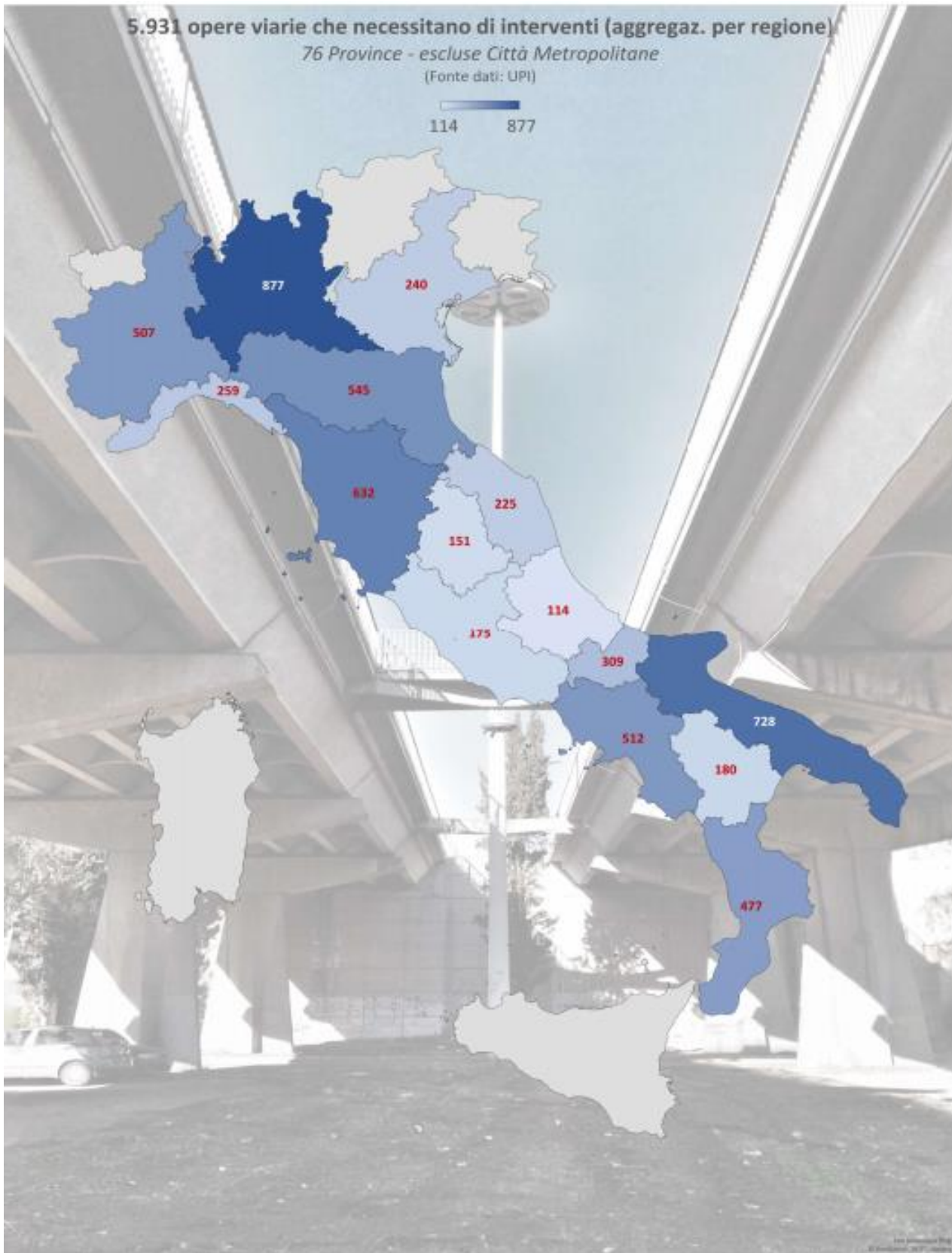


Grafico II

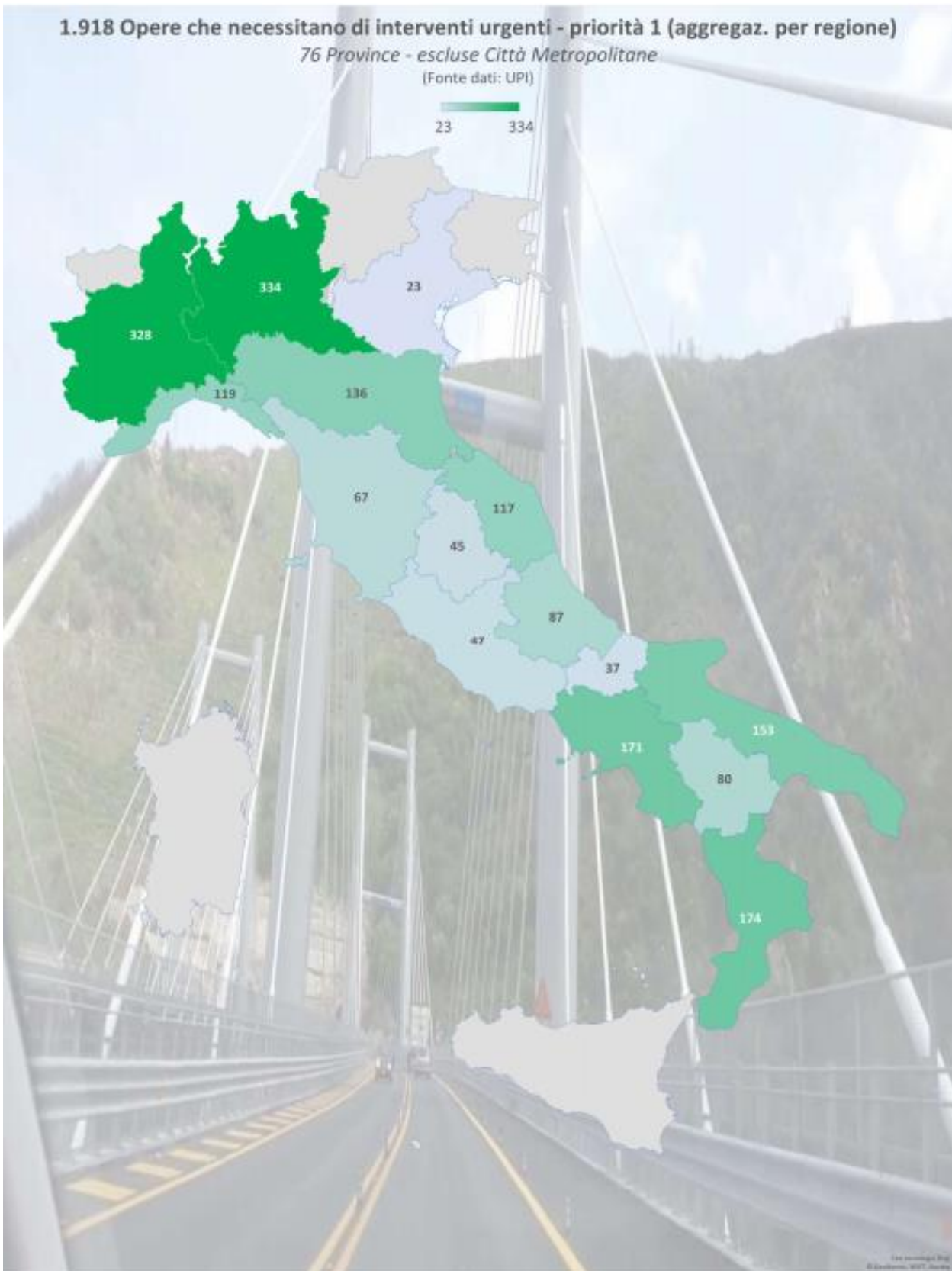


Grafico III

