

CONTRIBUTI CONFETRA ALLA PROGRAMMAZIONE DELLA POLITICA DI COESIONE 2021-2027

Confetra ritiene che la programmazione della politica di coesione 2021-2027 dovrà tener conto di tre principi generali:

- pieno coordinamento dei vari fondi disponibili
- valorizzazione dell'informativa ai potenziali beneficiari
- semplificazione delle procedure di accesso alle misure agevolative

Riguardo allo specifico settore rappresentato – trasporti,logistica,spedizioni – Confetra sottolinea come **non debbano essere previste esclusioni a priori del macro settore trasporti dalle misure agevolative**, come purtroppo ancora spesso accaduto fino ad oggi. Il settore trasporti deve poter usufruire della politica di coesione al pari degli altri settori economici. Eventualmente le disposizioni devono prevedere che i benefici sono subordinati alla notifica preventiva della Commissione Europea, ma non è equo né razionale escludere sic et simpliciter il settore. Si tenga presente a questo fine che il Regolamento UE n.651/2014 sugli aiuti di Stato prevede l'impossibilità di concedere aiuti al settore trasporti senza previa notifica alla Commissione, ma lo stesso Regolamento specifica che non sono soggette a quel limite le categorie del codice Ateco 52, ossia quello delle attività di spedizione e magazzinaggio (art.2 punto 45 Reg. 651/14).

In generale Confetra ritiene che le misure a favore delle imprese previste dalla precedente programmazione siano state positive e che debbano essere riproposte al fine di completare i processi iniziati. Anche riguardo alla programmazione relativa all'infrastrutturazione materiale e immateriale del Paese è necessario proseguire con una logica di continuità.

Nelle pagine seguenti si riportano i contributi Confetra ai vari Tavoli di confronto partenariale.

Tavolo 1 – Obiettivo di policy: un’Europa più intelligente.***Obiettivo specifico: Completare l’informatizzazione digitale delle imprese.***

Occorre porsi l’obiettivo che le imprese italiane – ad iniziare dalle PMI – siano al passo coi tempi in tema di tecnologie. Si tratta della “base” indispensabile per competere nell’economia globalizzata e digitale. Questo per le imprese del settore trasporto, logistica, spedizione vale maggiormente, trattandosi di un settore fortemente a respiro internazionale.

Tipologia di intervento: A parere di Confetra occorre privilegiare interventi di facile esecuzione per le imprese; soprattutto le PMI spesso rinunciano in partenza a presentare istanza per finanziamenti agevolati quando sono caratterizzati da procedure propedeutiche e di accompagnamento complesse. In quest’ottica Confetra esprime preferenza per interventi sotto forma di voucher e crediti d’imposta di pronta individuazione e spendibilità. Anche misure di carattere strettamente fiscale, come il super-ammortamento, sono agevoli e quindi gradite alle imprese. Gli interventi dovranno essere indirizzati sia all’acquisto dei beni che alla formazione del personale in essere, nonché all’incentivazione di assunzione di personale qualificato. Particolare attenzione dovrà essere data alla materia della cybersecurity, tenendo conto che gli attacchi informatici saranno il rischio maggiore per le imprese nel futuro. A questo fine sarebbe utile prevedere incentivi per corsi formativi per l’alfabetizzazione delle imprese, in particolare le PMI. Gli importi delle agevolazioni dovranno essere ampliati rispetto a quelli previsti nella attuale programmazione (ad esempio per i voucher digitalizzazione sono stati previsti solo 10 mila euro a impresa).

Tavolo 2 - Obiettivo di policy: un'Europa più verde.

Obiettivo specifico 1: Agevolare la transizione dei parchi veicolari delle imprese di trasporto verso energie pulite.

In Italia il parco macchine delle imprese di trasporto, in conto proprio e in conto terzi, è caratterizzato in maggioranza da veicoli con età superiore a 15 anni, con caratteristiche ecologiche superate. Occorre incentivare le imprese al ricambio.

Tipologia di intervento: Riconoscimento di contributi a fondo perduto calcolati sul differenziale della classe ecologica dei nuovi mezzi.

Obiettivo specifico 2: Migliorare la capacità di guida ecologica degli autisti professionisti.

Oggi il trasporto delle merci si svolge per oltre l'80 per cento via gomma. Oltre ad incentivare il rinnovo del parco veicolare, occorre incentivare la formazione degli autisti professionisti ad un utilizzo sostenibile del proprio mezzo.

Tipologia di intervento: Finanziamento di corsi di formazione di eco drive al fine di formare alla coltura ecologica gli autisti professionisti.

Obiettivo specifico 3: Incentivare il trasporto delle merci via ferro.

In Italia il trasporto delle merci è sbilanciato sul trasporto via gomma. Il trasporto via ferro è quello più sostenibile e va incentivato.

Tipologia di intervento: Estendere l'agevolazione del super-ammortamento all'acquisto di locomotive. In alternativa prevedere incentivi ad hoc.

Tavolo 3 – Obiettivo di policy: un'Europa più connessa.***Obiettivo specifico 1: Completare le opere infrastrutturali stradali, ferroviarie, marittime e aeroportuali avviate.***

Tipologia di intervento: Confetra ha dedicato l'Assemblea annuale Agorà 2018 al tema delle opere infrastrutturali strategiche per la logistica. A tal fine si richiama il Position Paper realizzato in collaborazione con l'Università degli Studi di Napoli in cui sono indicate 14 opere già avviate che il mondo imprenditoriale di Confetra ritiene indispensabile portare a termine (per consultazione https://www.confetra.com/wp-content/uploads/Position_Paper.pdf, v.stralcio allegato).

Obiettivo specifico 2: Realizzazione dell'interoperabilità tra le amministrazioni coinvolte nelle procedure di sdoganamento

Tipologica di intervento: Ad oggi risulta ancora in corso di emanazione il provvedimento per l'avvio dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli che consentirà il coordinamento sotto la regia dell'Agenzia delle Dogane di tutti i controlli effettuati dalle varie amministrazioni (18 amministrazioni diverse). E' peraltro assolutamente necessario un aggiornamento delle dotazioni informatiche delle varie Amministrazioni al fine di raggiungere una piena interoperabilità con il raggiungimento di target di procedure doganali import-export competitive rispetto a quelle degli altri Stati Membri, in particolare gli Stati del Nord Europa che fanno dell'ottimizzazione del momento doganale un fattore di competitività a livello nazionale.

Obiettivo specifico 3: Completare la dotazione infrastrutturale di banda ultralarga dell'intero territorio nazionale.

Tipologia di intervento: Occorre coordinare gli interventi già approvati per arrivare il più velocemente possibile a completare la copertura di banda ultralarga nell'intero territorio nazionale, superando l'attuale digital divide.

Tavolo 4: Obiettivo di policy: un'Europa più sociale

Obiettivo specifico 1: Migliorare i processi lavorativi degli autisti professionisti.

Gli incidenti stradali rappresentano un costo significativo per la società. Aiutare gli autisti professionisti a lavorare in maggior sicurezza essendo più consapevoli dei propri comportamenti a bordo dei mezzi è un obiettivo che si riflette positivamente sull'intera collettività. Gli autisti professionisti hanno inoltre necessità di seguire una corretta alimentazione e corretti stili di vita.

Tipologia di intervento: Incentivi alle aziende che fanno frequentare corsi di guida sicura e corretti regimi alimentari ai propri autisti.

Obiettivo specifico 2: Migliorare la salute degli autisti professionisti.

Tipologia di intervento: Finanziare campagne pubblicitarie sulla corretta alimentazione degli autisti professionisti. Incentivare l'introduzione nei punti di ristoro stradali di alimentazione rientrante in regimi alimentari dedicati agli autisti professionisti.

Obiettivo specifico 3: Aggiornare le professionalità impiegate nel settore logistica, spedizione, trasporti

E' necessario che il personale impiegato nelle aziende del settore logistica, spedizione, trasporto sia aggiornato per le nuove competenze dettate dall'innovazione tecnologica (es. big data, cybersecurity, blockchain).

Tipologia di intervento: Prevedere incentivi per le imprese che collaborano allo svolgimento dei piani di alternanza scuola/lavoro. Prevedere incentivi per la formazione continua sull'innovazione tecnologica digitale.

Tavolo 5: Obiettivo specifico: un'Europa più vicina ai cittadini.

Obiettivo specifico: Migliorare la distribuzione delle merci in ambito urbano

La popolazione vive in preponderanza nei centri urbani e il trasporto delle merci in ambito urbano ha un ruolo essenziale. Migliorare i servizi di distribuzione urbana delle merci, garantendo aree di sosta dedicate e presidiate e favorendo l'utilizzo di mezzi non inquinanti è un obiettivo che va a favore non solo delle imprese che svolgono l'attività di distribuzione, ma dell'intera collettività.

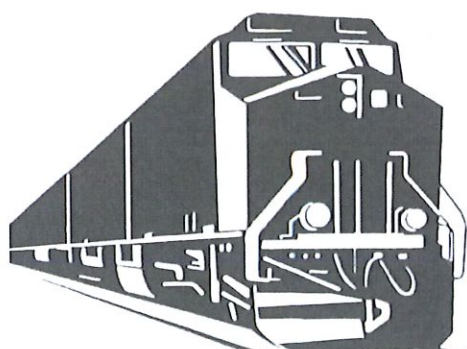
Tipologia di intervento: Ampliare la rete di aree di sosta urbane dedicate al carico-scarico merci. Introdurre tecnologie di rilevazione automatica per evitare che le aree di sosta siano utilizzate per altri fini. Introdurre incentivi per le imprese che rinnovano il parco mezzi con veicoli elettrici e ibridi.



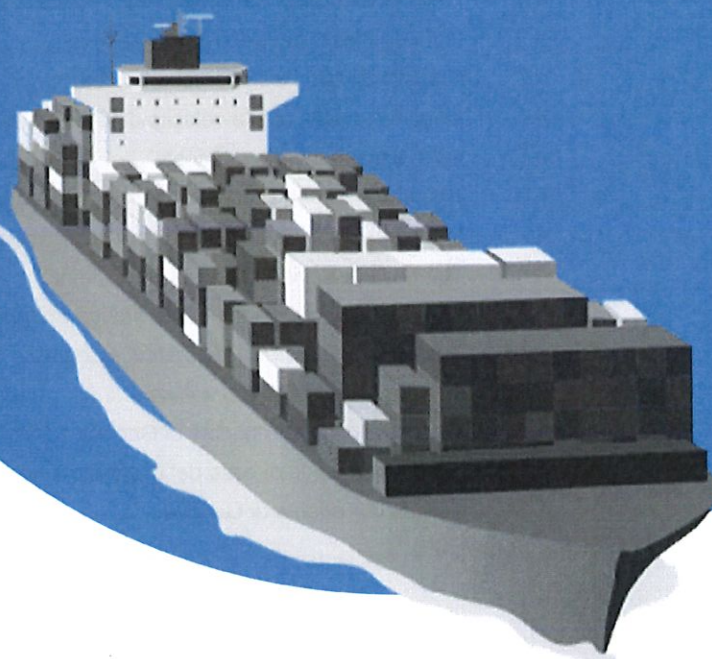
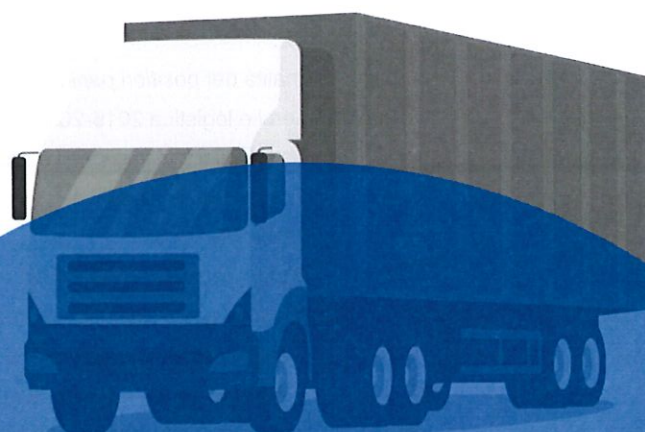
CHECK-UP LOG:

le infrastrutture strategiche
per il trasporto e la logistica

*In collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale
dell'Università degli Studi di Napoli Federico II*



a cura di Vittorio Marzano



Sommario

1	Obiettivi e finalità del <i>position paper</i>	2
2	Trasporto merci e logistica 2015-2018: pianificazione e traffici.....	6
2.1	Trend dei traffici internazionali e nazionali	6
2.1.1	Traffici internazionali	6
2.1.2	Traffici nazionali	6
2.1.3	Alcune tendenze di mercato.....	8
2.2	Pianificazione e programmazione nazionale: quadro di riferimento	9
2.2.1	Obiettivi, strategie e strumenti	9
2.2.2	Programmi e interventi infrastrutturali negli Allegati al DEF 2017 e 2018.....	12
2.2.3	Iniziative di pianificazione e programmazione del nuovo Governo	13
3	La <i>vision</i> di CONFETRA: strategie e interventi rilevanti.....	15
3.1	Quadro complessivo	15
3.2	Considerazioni per modo di trasporto	17
3.2.1	Ferrovie	17
3.2.2	Porti.....	19
3.2.3	Strade.....	20
3.2.4	Aeroporti.....	21
3.2.5	Interporti.....	21
3.3	Selezione e <i>project review</i> delle infrastrutture.....	21
4	Check-up sullo stato di attuazione di infrastrutture strategiche	23
4.1	Galleria ferroviaria dei Giovi (Terzo Valico di Genova)	25
4.2	Interventi ferroviari nel nodo di Genova	27
4.3	Autostrada A36 Pedemontana Lombarda.....	29
4.4	Linea ferroviaria di alta velocità di rete Napoli-Bari	31
4.5	Interventi per il porto di Trieste.....	33
4.6	Progetto <i>Darsena Europa</i> e interventi ferroviari per il porto di Livorno.....	35
4.7	Interventi ferroviari diffusi di ultimo/penultimo miglio	37
4.8	Terminale ferroviario Milano Smistamento.....	39
4.9	Adeguamento prestazioni linea storica Bologna-Firenze	41
4.10	Progetto <i>Malpensa Cargo District</i> e <i>Logistics District</i>	43
4.11	Completamento SS 106 Jonica.....	45
4.12	Terminal container nei porti di Genova e Savona-Vado.....	47
4.13	Tunnel ferroviario di base del Brennero e nodo di Verona	49
4.14	Gronda di Ponente di Genova.....	51
5	Bibliografia	53

4 Check-up sullo stato di attuazione di infrastrutture strategiche

Il presente capitolo illustra più in dettaglio, in forma di schede sintetiche, lo stato di pianificazione/programmazione, finanziamento e realizzazione di alcune infrastrutture strategiche, che CONFETRA ha collegialmente identificato come tali, in coerenza con le traiettorie di sviluppo ed i fabbisogni declinati nel capitolo 3. Non si tratta dunque di una ricognizione esaustiva: essa va piuttosto intesa quale insieme di opere particolarmente cruciali per la loro capacità di cambiare le condizioni di mercato e di contesto in cui le imprese rappresentate da CONFETRA (e non solo) operano e che, in definitiva, rappresentano *game changers* per il miglioramento dell'accessibilità interna e internazionale per il nostro Paese, verso gli obiettivi strategici già declinati nella pianificazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il comun denominatore della selezione è che la nuova stagione di pianificazione del Ministero, iniziata nel 2015 e descritta nel capitolo 2, ha disegnato un assetto in buona parte condivisibile, che però deve essere migliorato e modificato laddove necessario – completando innanzitutto le *project review* indicate negli stessi documenti – e sostenuto con i finanziamenti necessari, risolvendo le criticità procedurali emerse nei mesi scorsi. Una proficua interlocuzione di metodo e di merito con il Ministero rappresenta il naturale e auspicabile veicolo per questo scopo, e CONFETRA ribadisce la sua assoluta disponibilità a svolgere un ruolo proattivo e partecipativo nei modi e nei tempi che saranno definiti.

La ricognizione dello stato di attuazione del disegno pianificatorio degli Allegati ai Documenti di Economia e Finanza dal 2016 al 2018 e delle nuove Linee Programmatiche del Ministero, ripresa nelle schede progetto di seguito illustrate, può essere riassunta in tre gruppi di opere/interventi:

- opere in realizzazione, su cui vi è condivisione di vedute e di approccio, per le quali è necessario monitorare il rispetto del cronoprogramma dei lavori, per evitare ritardi e conseguenti ripercussioni di mercato per gli utilizzatori di quelle infrastrutture, e garantire le necessarie coperture finanziarie per il loro completamento, laddove necessarie;
- opere non ancora in realizzazione o in realizzazione parziale (per lotti funzionali o costruttivi), per le quali è ancora più urgente giungere ad una definizione condivisa e ad un percorso certo di rapida approvazione e realizzazione, superando anche i problemi di carattere finanziario o procedurale/amministrativo eventualmente presenti;
- poche, di solito grandi, opere, dove “grandi” è spesso sinonimo di contestazione e *overdesign*, che rappresentano una risposta – oggettivamente in alcuni casi non corretta – ad un fabbisogno di mobilità merci e di accessibilità per la competitività delle imprese e dei mercati assolutamente reale e necessaria per il Paese, che dunque non può permettersi di rinunciare a soddisfare tali fabbisogni a causa di discussioni sulle opere stesse. Per queste, quindi, nei vincoli imposti dal perimetro degli obblighi giuridicamente vincolanti e del costo del fermarsi o del non fare, è necessario concludere al più presto le *project review* laddove ancora in corso e comunque pervenire ad una soluzione condivisa che dia certezza di tempi e di risorse: il mercato e le aziende che vi operano ne hanno bisogno.

Ciò premesso, nelle schede seguenti si illustrano le seguenti opere:

- Galleria ferroviaria dei Giovi (Terzo Valico di Genova)
- Interventi ferroviari nel nodo di Genova

- Autostrada A36 Pedemontana Lombarda
- Linea ferroviaria di alta velocità di rete Napoli-Bari
- Interventi per il porto di Trieste
- Progetto *Darsena Europa* e interventi ferroviari per il porto di Livorno
- Interventi ferroviari diffusi di ultimo/penultimo miglio
- Terminale ferroviario Milano Smistamento
- Adeguamento prestazioni linea storica Bologna-Firenze
- Progetto *Malpensa Cargo District* e *Logistics District*
- Completamento SS 106 Jonica
- Terminal container nei porti di Genova e Savona-Vado
- Tunnel ferroviario di base del Brennero e nodo di Verona
- Gronda di Ponente di Genova

La struttura della scheda, per ciascuna opera, illustra sinteticamente inquadramento trasportistico e fabbisogni, inquadramento geografico, rilevanza strategica per le imprese rappresentate da CONFETRA, inquadramento amministrativo/procedurale e stato di realizzazione, costi di realizzazione e coperture finanziarie, ed infine una sintesi delle criticità/richieste segnalate da CONFETRA per interazione con i decisori pubblici.