



Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Audizione 8^a Commissione Lavori Pubblici del
Senato della Repubblica

Memoria scritta

Roma, 23 febbraio 2021

La Banca d'Italia, nell'audizione alla Camera dei Deputati di settembre scorso, rilevò che l'eterogeneità dei progetti tra i quali ripartire le risorse disponibili del NGEU avrebbe dovuto suggerire di tenere in massimo conto dei moltiplicatori e quindi, seppur su base di evidenza empirica, dello stimolo più elevato alla crescita che i diversi settori dell'economia avrebbero potuto dare.

Il testo conosciuto del PNRR risponde a quell'invito pressante della Banca d'Italia che sottolinea la necessità di investire prevedendo il rimborso dei debiti contratti.

In termini di effetti attesi infatti il quantitativo di risorse complessivamente destinate alla missione 3 "**Infrastrutture per una mobilità sostenibile**" dal PNRR conosciuto, pari a circa 32 miliardi di euro, oltre il 14% di quelle totali del Piano, è senz'altro importante ma è di ritorno certo se si considera che ridurrà significativamente i 70 mld di diseconomie che derivano dai diversi gap del sistema logistico nazionale, gap imputabili ad una serie di fattori tra cui certamente anche quello della carenza di infrastrutture. Occorre ripartire da Connettere l'Italia e da Italia Veloce, con le priorità indicate in questa documentazione strategica in termini di programmazione e pianificazione delle opere prioritarie. La reale ed incisiva attuazione del DL Semplificazione resta la preconditione indispensabile affinché, questa volta, le opere prioritarie selezionate e "comissariate" si facciano davvero nei tempi previsti ed a costi giusti.

Il livello di dettaglio della missione 3 e delle sue due componenti conferma che si intende intervenire su segmenti logistici ad alto ritorno economico di sistema, di sostenibilità ambientale e sociale, temi che anche il nostro mondo confederale ha sempre ritenuto prioritari: **sostegno al trasporto ferroviario e intermodale, riduzione delle emissioni nocive generate dal trasporto merci, implementazione della portualità green, digitalizzazione della supplychain logistica, connessioni di ultimo miglio, Smart Road, Air Traffic Management.**

Interventi, questi, coerenti con gli obiettivi di Ricostruzione del Sistema Paese illustrati dal Presidente del Consiglio Draghi, molti dei quali – tra l'altro – già incardinati in provvedimenti legislativi come le semplificazioni (Bassanini delle merci – SUDOCO ed esternalizzazioni delle funzioni degli USMAF) o finanziati come parti del programma RFI.

In particolare vengono declinati nella componente **alta velocità e nella manutenzione stradale**, che comprende tra l'altro il completamento dei

corridoi ferroviari TEN-T, il potenziamento dei nodi e delle direttrici ferroviarie e la riduzione del gap infrastrutturale Nord-Sud, e nella componente **intermodalità e logistica integrata**, che prevede lo sviluppo di un sistema portuale italiano maggiormente competitivo attraverso la realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio, la sostenibilità ambientale e l'efficientamento energetico dei porti con l'elettificazione delle banchine (*Green ports*), la digitalizzazione della catena logistica a partire dall'esigenza di modernizzazione delle imprese del settore così come la digitalizzazione degli aeroporti e sistemi logistici. Per avere una logistica competitiva infatti è necessario puntare su una serie di fattori: infrastrutture materiali e digitali, imprese strutturate innovative e competitive, semplificazioni procedurali sui controlli delle merci, politiche fiscali premianti ed una visione ambiziosa del ruolo dell'Italia nel commercio internazionale e nella geoeconomia degli scambi.

Altre componenti di altre missioni volte ad irrobustire in generale il tessuto imprenditoriale nazionale saranno utili anche all'*industry logistica nazionale*: ci riferiamo in particolare alla *digital transformation*, alle misure per la patrimonializzazione, al sostegno all'internazionalizzazione, alla formazione *lifelong learning*, alle aggregazioni e consolidamenti delle imprese. Da sempre infatti auspichiamo che venga adottata una **politica industriale per il Settore logistico** che accompagni la crescita dimensionale delle nostre imprese, ne sostenga gli investimenti in ambito di innovazione tecnologica e dematerializzazione, ne rafforzi la capacità finanziaria complessiva: al netto delle multinazionali straniere fortunatamente operanti in Italia e di poche realtà imprenditoriali nazionali proiettate mirabilmente nel commercio globale, circa il 90% delle imprese del settore sono micro o piccole imprese, con meno di 9 addetti e 5 milioni di fatturato, strutturalmente quindi inadeguate a reggere le sfide del mercato globale.

I tempi posti dalla Commissione europea e la necessità di un ritorno economico e occupazionale impongono per dare attuazione al Piano una **governance** strutturata, un sistema di controlli "feroce" e, forse, modalità innovative per colmare il deficit di competenze nella Pubblica Amministrazione.

La parte logistica e infrastrutturale del PNRR va nella giusta direzione e riteniamo che ci siano tutte le condizioni affinché il Settore della logistica e dei trasporti possa davvero svolgere il ruolo di "sistema circolatorio" dell'economia reale rappresentando uno stimolo più elevato di altri alla crescita.