

**MIMS – Consulta per le politiche delle infrastrutture e
delle mobilità sostenibili**

Incontro del 26 luglio 2022

**Il contributo e le proposte del Sistema
Confini Industria**

Confederazione dell'industria manifatturiera italiana e dell'impresa privata

A distanza di diciotto mesi dall'approvazione del PNRR e dalla istituzione da parte del MIMS, su iniziativa del Ministro Enrico Giovannini, della "Consulta per le politiche delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili", il sistema Confini Industria ritiene necessario esprimere un sintetico contributo ed indicare le proprie proposte.

In primis, si esprime il pieno apprezzamento al Ministero per l'importanza del "metodo" voluto nella fase di ascolto e di confronto con gli stakeholders/partenariato, reso dialogo strutturato e sistematico proprio attraverso l'istituzione della "Consulta per le politiche delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili", che si ritiene imprescindibile per la sua utilità, dovuta alla molteplicità e diversità di interessi rappresentati dalle Associazioni datoriali e dalle parti sociali, anche per la complessità delle questioni in gioco e dei tanti attori operanti nel sistema dei trasporti e della mobilità.

Tale confronto è stato molto proficuo anche perché sempre supportato dai qualificati report e documenti di programmazione resi disponibili dal Ministero per facilitare la Consulta nelle attività di monitoraggio e negli approfondimenti sulle riforme, semplificazioni, politiche e strumenti di attuazione.

Altro aspetto di rilevante importanza è stato il "merito" dell'agenda PNRR definita dal MIMS che – a nostro giudizio – non ha affrontato la sola questione del gap infrastrutturale del paese Italia, ma ha posto la sua azione nella "sfida del sistema paese" che si innova e modernizza, attraverso una "visione strategica integrata e condivisa" di lungo periodo, finalizzata non solo a programmare le diverse risorse finanziarie (PNRR – PNC – FSC 2021/2027 – Fondi di Bilancio ordinari – etc.), ma soprattutto per agire come unico sistema integrato di mobilità che comprenda la rete ferroviaria, la viabilità nazionale – regionale – locale, gli aeroporti, i porti e la logistica, con la finalità di offrire servizi più efficienti, sostenibili e competitivi a cittadini ed imprese.

In definitiva, non solo opere ed appalti, ma anche servizi e coordinamento delle diverse autorità e soggetti competenti, tutti impegnati ad operare all'unisono per il raggiungimento degli obiettivi strategici misurabili con specifici indicatori come i tempi di percorrenza, il numero di corse, gli indici di accessibilità, la quantità e i costi di movimentazione delle merci dai porti, aeroporti e nodi ferroviari.

Al momento, il PNRR non ha dispiegato il suo potenziale di risorse finanziarie per oltre 60 milioni di euro e, soprattutto, non ha ancora mostrato la "modernizzazione" del sistema delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, mentre sono state definite le programmazioni degli interventi e delle riforme e i prossimi mesi saranno cruciali per vederne i primi concreti effetti positivi, a partire dalla quantità di opere appaltate e di cantieri aperti.

Per quanto detto, si ritiene indispensabile procedere con il PNRR senza ripensamenti ed accelerando l'attuazione dei progetti e delle riforme, semplificando ulteriormente le procedure di affidamento ove necessario.

Come già più volte ribadito, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ci offre l'occasione e lo strumento per un quadro unitario di programmazione pluriennale del Paese Italia che vada ben oltre le specifiche risorse del PNRR (a dieci anni sono programmati circa 300 milioni di euro) e si focalizza sulle grandi transizioni verde e digitale, dove anche la questione mezzogiorno diventa centrale e strategica per il rilancio e la competitività italiana.

In tal senso, le politiche di intervento e gli obiettivi specifici devono essere declinati in modo da dare soluzione alle seguenti opzioni strategiche:

a) SVILUPPARE LA DIRETTRICE ADRIATICA SUD-NORD TARANTO-TRIESTE DEI FLUSSI DELLE MERCI

Per il settore manifatturiero e l'intera economia italiana è fondamentale sviluppare la "dorsale adriatica" per collegare il Sud al Nord, consentendo i collegamenti con le "trasversali" alla "Dorsale Tirrenica" - oggi il principale asse logistico italiano, che presenta evidenti problemi di congestione e di criticità per la mobilità delle merci dell'intero paese italiano.

Allo stato attuale, l'Italia è percorsa dall'unico Corridoio TEN-T comunitario che sta sulla dorsale tirrenica (Corridoio I), percorrendo da nord a sud, l'intera penisola e collegandola al nord Europa del territorio settentrionale estremo della Germania, passando per Roma-Napoli, quindi Bologna-Verona, e quindi, verso sud, proseguendo fino alla Sicilia (Palermo).

Mentre risulta indispensabile considerare anche la Dorsale Adriatica come una ulteriore possibilità di Corridoio interconnesso alla massima scala nazionale e comunitaria, non a sé stante, ma come parte di un Sistema Dorsale duale che si lega internamente a sé stesso, per costituire un unico canale longitudinale largo, comprendente l'intero corpo del Paese-Italia, proteso verso il centro del Mediterraneo e verso i territori ai suoi lati a media distanza.

In tal senso, vanno accelerati tutti i processi attuativi delle ZES (Zone Economiche Speciali) e le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) che rappresentano una delle più importanti opportunità per la competitività delle imprese e l'attrattività dei territori.

La questione è talmente importante e strategica per il paese che si propone di costituire un "tavolo di lavoro dedicato" che possa approfondire e sviluppare tutti gli aspetti connessi, delle insufficienti infrastrutture trasportistiche, delle filiere produttive e dei territori, ecc..

b) LE CONNESSIONI INFRASTRUTTURALI E LO SVILUPPO DELLE AREE INTERNE E MONTANE

L'Italia è un paese che da troppi anni è caratterizzato da gravi problemi di calo demografico e di spopolamento delle aree interne e montane, per cui occorre mettere in atto attività di programmazione che rallentino tali tendenze e, al riguardo, le connessioni infrastrutturali possono concretamente creare le condizioni perché tali territori vengano interessati da attività economiche e commerciali in quanto facilmente raggiungibili e connesse al resto del paese.

L'opzione strategica del precedente punto lettera a) va in tale direzione in quanto considera l'intero corpo longitudinale della penisola italiana interconnesso con le due dorsali di sviluppo economico rappresentate dalla tirrenica e dall'adriatica.

c) RISOLVERE IL PROBLEMA DELLE RETI IDRICHE COLABRODO E ADEGUARE GLI IMPIANTI DI DEPURAZIONE

La recente emergenza idrica che ha interessato l'intero nostro paese, compreso il nord solitamente escluso da problemi di siccità, rende urgente intervenire per l'ottimale gestione della risorsa idrica, attraverso l'ammodernamento delle reti idriche – eliminando le notevoli dispersioni - e l'adeguamento degli impianti di depurazione con il riuso delle acque depurate per fini irrigui.

d) CONTRASTARE IL DISSESTO IDROGEOLOGICO

I nostri territori mostrano da anni crescenti fenomeni di fragilità (frane, alluvioni, terremoti, erosione delle coste), accentuati anche dai cambiamenti climatici, per cui è necessario intervenire con adeguati interventi di manutenzione straordinaria di opere di consolidamento e di diffusi programmi di riforestazione.

e) INFRASTRUTTURE DIGITALI PER INTERNET OVUNQUE E DI QUALITÀ

La sfida della transizione digitale si vince solo se si è in grado di assicurare la disponibilità della banda larga veloce ed ultraveloce in ogni angolo del Paese, per cui vanno sostenuti tutti gli interventi infrastrutturali di digitalizzazione, ma anche la contestuale diffusione dei processi di digitalizzazione della pubblica amministrazione e dei privati, siano essi cittadini ed imprese.

f) LA RIPRESA DELL'EDILIZIA PRIVATA, IL SUPERBONUS E I BONUS EDILI

Gli interventi di efficientamento energetico del patrimonio edilizio privato hanno contribuito in modo rilevante alla crescita del pil italiano negli anni 2021 e 2022, anche grazie ai generosi incentivi fiscali rappresentati dal superbonus 110%, dal bonus facciate e dagli altri bonus edili. Le frodi accertate hanno, però di fatto, bloccato il meccanismo della cessione del credito che è risultata la vera novità per il successo della misura a sostegno dei beneficiari.

La situazione è molto preoccupante ed esplosiva perché vi è una gran quantità di crediti di imposta bloccati che rischiano di far "saltare" migliaia di imprese esposte con conseguenti effetti sui lavoratori e sui cittadini beneficiari.

E' il momento di fare un "rapido punto sulla situazione" esistente per evitare il tracollo dell'economia del settore, rimuovere gli ostacoli e rilanciare le attività.

Praticamente, da novembre 2021 è tutto bloccato ed è indispensabile rivedere le attuali scadenze delle "unifamiliari" previste per il 31 dicembre 2022, alla condizione di aver realizzato almeno il 30% dell'intervento al 30 settembre 2022: la soluzione proposta è quella di uniformare la loro scadenza ai "condomini", invece prevista per il 31 dicembre 2023.

La prospettiva futura per sostenere gli interventi di efficientamento energetico degli alloggi esistenti è quella di rendere "strutturale" la concessione dei bonus edilizi, anche se con percentuali ridotte al 65 – 70% di credito di imposta, ma confermando la possibilità di cessione dello stesso.

Per quanto riguarda invece i programmi delle nuove costruzioni, è giunto il momento che il Governo vari importanti programmi di housing sociale, sostenuti da CDP come ha già fatto in passato per modesti e positivi interventi.

g) DIFFUSIONE DELLE FONTI RINNOVABILI E QUALITA' DELL'ENERGIA ELETTRICA A SOSTEGNO DELLA DIGITALIZZAZIONE

Per contrastare l'emergenza energetica, determinata per il rilevante costo del gas e dell'energia elettrica ed anche per scongiurare il rischio di razionamenti, il Governo italiano dovrà immediatamente sostenere ingenti programmi per la installazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili finalizzati all'autoconsumo delle imprese, cittadini e pubblica amministrazione, superando tutti i limiti normativi attuali che ne impediscono di fatto il loro sviluppo.

Le comunità energetiche potranno svolgere un ruolo importante per un'organica realizzazione degli impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili e per una loro rapida diffusione territoriale.

Infine, si segnala ancora una volta la necessità del miglioramento delle reti di distribuzione e della trasmissione dell'energia elettrica che si spera vadano a risolvere l'annoso problema delle interruzioni, così da ottenere quella qualità dell'energia elettrica indispensabile per i processi di digitalizzazione e automazione dei processi produttivi.

In conclusione, il sistema Confimi Industria - nell'offrire tale contributo scritto - rinnova la propria disponibilità a collaborare con il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, partecipando fattivamente alla istituita Consulta, ma anche ad ogni ulteriore tavolo ritenuto necessario per i diversi approfondimenti.