

ROADSHOW PMI

INFRASTRUTTURE, TRASPORTI E PMI

A cura di Confcommercio

Premessa

L'efficienza dei sistemi di trasporto e logistica costituisce una condizione essenziale per la capacità competitiva di tutto il tessuto imprenditoriale e, più in generale, del sistema Paese.

Come evidenziato anche nell'ultimo Allegato al DPEF, la debolezza infrastrutturale italiana rappresenta una criticità storica che, negli ultimi 20 anni, nel confronto con i principali partner europei, si è ulteriormente aggravata.

I Paesi che, come la Francia, il Regno Unito, la Germania, il Belgio e l'Olanda, sul fronte della dotazione di infrastrutture in rapporto al PIL già nel 1985 distaccavano l'Italia, nel 2005 hanno ulteriormente allungato il passo. Inoltre, ancor più grave è che nazioni che 20 anni fa conseguivano risultati peggiori dei nostri, ci abbiano oggi superato o siano in fase di imminente sorpasso. Esempio, a questo proposito, la performance della Spagna.

In Italia, poi, a fronte di una rete di infrastrutture a servizio del Paese sostanzialmente immutata, i traffici, specialmente quelli su strada, sono cresciuti vertiginosamente, al punto da generare fenomeni cronici di congestione sulle reti di trasporto.

L'inefficienza (fisico-organizzativa) dei trasporti e della logistica, misurata dalla relazione tra i valori della produzione industriale e quelli riferiti ai costi di trasporto e logistica, denota un gap di competitività del nostro sistema economico rispetto ai partners europei.

In Italia la produzione industriale vale 904 mld di euro e i costi di trasporto e logistica ammontano a 186 mld di euro, pesando per circa il 20%.

Inoltre, secondo l'Allegato al DPEF, l'incidenza della congestione nel sistema logistico costa 19 mld di euro l'anno in Italia ed il costo della congestione nelle grandi e medie aggregazioni urbane è stimato annualmente intorno ai 9 miliardi di euro.

L'Allegato Infrastrutture al DPEF

Le priorità di intervento nel settore, individuate dall'Allegato al DPEF, disegnano un programma di lavoro impegnativo.

Confcommercio ha apprezzato, nel metodo, il riconoscimento dei sistemi di trasporto e logistica quali essenziali asset per la competitività del sistema Paese e, la considerazione per l'importante ruolo svolto dal terziario, anche in termini di contributo al PIL nazionale, con l'assegnazione di una valenza particolarmente strategica a quelle politiche dei trasporti destinate specificatamente alle aree urbane e a contesti privilegiati di insediamento delle attività del terziario.

In tema di risorse, però, a fronte di una necessità stimata per completare le grandi opere della Legge Obiettivo già deliberate dal CIPE pari ad oltre 55 miliardi di euro, l'Allegato Infrastrutture prospetta un impegno diretto del bilancio dello Stato nel triennio 2009-2011 limitato a soli 14 miliardi di euro e, cosa ancora più preoccupante, i provvedimenti economici finora varati sono ancora troppo lontani dal conseguire tale minore target.

Se, infatti, va salutata positivamente l'intenzione di attivare strumenti alternativi per il finanziamento delle infrastrutture, quali per esempio il partenariato pubblico-privato o la collaborazione della Banca Europea degli Investimenti, l'ambizioso progetto di potenziamento della rete infrastrutturale italiana per essere centrato richiede il supporto di un maggior volano di risorse certe, messe in campo dal bilancio dello Stato.

Trasporti e territorio: due variabili da governare insieme per l'accessibilità

Traffico e congestione stradale generano una dilatazione dei tempi di percorrenza della rete italiana che in alcune aree critiche del Paese supera il 50% rispetto a normali condizioni di esercizio.

Si tratta di pesanti criticità sul fronte delle accessibilità territoriali, che per essere efficacemente governate richiedono la piena integrazione tra pianificazione dei sistemi di trasporto e logistica e la più generale pianificazione dell'uso del territorio.

"Integrazione" tra modalità di trasporto, tra assi e nodi, tra grandi opere e reti secondarie

Con lo sviluppo della logistica la variabile strategica per la competizione è divenuta il fattore tempo, e in particolare, in un'ottica integrata, il tempo necessario per il completamento di tutte le diverse fasi della catena logistica.

Per l'efficacia complessiva dei sistemi, sono, dunque, necessari interventi integrati:

- sulle diverse modalità di trasporto, in un'ottica multimodale;
- sugli assi e sui nodi delle reti;
- sulle reti principali e su quelle secondarie di distribuzione capillare.

Rapido completamento del disegno infrastrutturale di ancoraggio ai mercati europei e, in un'ottica euromediterranea, a quelli nordafricani

Accelerare il potenziamento infrastrutturale, a cominciare dai corridoi prioritari europei (Corridoio V Lisbona-Kiev, Corridoio dei due mari Genova-Rotterdam, Corridoio 1 Berlino-Palermo), ponendo anche attenzione, in un'ottica integrata, alle reti secondarie di accesso e distribuzione capillare, e alle strutture logistiche di supporto, per una reale diffusione dello sviluppo. Occorre, a tal proposito, ridurre i vincoli e migliorare la fluidità delle catene logistiche e di trasporto nei punti di interscambio, attraverso una politica di marketing territoriale che permetta l'attrazione di investimenti in piattaforme per il trattamento e la distribuzione delle merci.

Inoltre, il pieno sviluppo delle autostrade del mare, all'interno di un rilancio complessivo dei traffici e delle attività marittime, costituisce un tassello importante nella costruzione di un ruolo strategico, per l'Italia, di piattaforma logistica europea nel Mediterraneo. Ma affinché tale scenario si realizzi, occorre potenziare in maniera selettiva le infrastrutture portuali e retroportuali, ed i loro collegamenti con il territorio, ponendo particolare attenzione al rapporto, spesso critico, tra porti e città ospitanti.

Valichi alpini: riconoscimento del deficit competitivo generato da un attraversamento obbligato

Le criticità sofferte dal sistema Paese per le difficoltà di attraversamento dei valichi alpini devono essere superate, attraverso un preciso riconoscimento, anche in ambito Ue, delle penalizzazioni derivanti al settore dell'autotrasporto, ma più in generale all'intera economia italiana, dalle attuali insufficienti capacità di attraversamento.

Riequilibrio modale: agire non sui divieti ma sulla promozione di efficaci alternative al "tuttostrada"

Promuovere un equilibrio modale compatibile con le catene logistiche che i processi organizzativi, messi in atto dalle aziende manifatturiere e commerciali, tendono ad ottimizzare. Sviluppo dell'intermodalità terrestre (ferro/gomma) nell'area centro-settentrionale del Paese, e di quella marittima (mare/gomma) nell'area meridionale.

La questione urbana: interventi strutturali sulla mobilità delle merci e delle persone per superare l'emergenza

Traffico e congestione colpiscono pesantemente l'accessibilità e la competitività dei nodi urbani. Occorre promuovere interventi strutturali a servizio della mobilità urbana delle merci e delle persone che siano realmente in grado di accrescere, aldilà degli interventi emergenziali, l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano: ad esempio logistica urbana, sistemi di trasporto rapido di massa, servizi innovativi di trasporto (car sharing, car pooling, taxi collettivo), mobility management, trasporto pubblico locale.

La Commissione consiliare "Politiche per le Aree Urbane" di Confcommercio ha recentemente approvato un documento nel quale si sottolinea la necessità di coniugare politiche di restrizione con adeguate politiche delle infrastrutture e, soprattutto, di tenere nella dovuta considerazione anche le esigenze di quanti svolgono lungo le strade e le piazze la propria attività commerciale, turistica, artigiana, di servizio, ed assicurano vivibilità e qualità alle città. A tal fine è prevista l'istituzione di un tavolo di lavoro con il Ministero delle infrastrutture.

Incentivi alla ristrutturazione e riorganizzazione delle imprese di autotrasporto nella prospettiva dei distretti logistici

Adottare preferibilmente un criterio di "territorialità" nei processi di ristrutturazione e riorganizzazione delle imprese: introduzione di sistemi innovativi nella gestione di problemi logistici e nell'organizzazione delle filiere logistiche nelle aree caratterizzate dalla presenza di distretti industriali, commerciali, turistici, in modo da far evolvere questi stessi verso una più congruente connotazione di distretti logistici.

Liberalizzazione regolata dell'autotrasporto: una riforma condivisibile da attuare

Piena attuazione dei principi della riforma del 2005: libera negoziazione delle tariffe, qualificazione professionale, trasparenza dei rapporti contrattuali, tutela della sicurezza stradale.

In questo senso è anche necessario rendere immediatamente operative a livello nazionale le norme contenute nel regolamento comunitario, al vaglio del Parlamento europeo, sulle regole di cabotaggio stradale per arginare la concorrenza sleale sul territorio nazionale da parte di vettori stranieri.

E', inoltre, necessario che il provvedimento normativo sia accompagnato da un potenziamento dell'attività di controllo su strada, che nell'ultimo anno è invece diminuita, per evitare l'elusione delle norme che dovrebbero garantire la regolarità dell'attività di trasporto.

Riforma della legge 84/94 sugli assetti portuali: ascoltare le esigenze del fare impresa

Con la riforma della legge 84/94 sugli assetti portuali, attualmente oggetto di discussione legislativa, occorre ricercare un avanzato equilibrio tra le istanze più generali, legate alla definizione degli assetti del sistema logistico nazionale, e quelle locali espresse dai territori ospitanti i singoli scali, evitando i tentativi di regolazione del settore su base meramente regionale che sarebbero inadeguati a fronteggiare la forte competizione internazionale.

E' tuttavia necessario rafforzare il legame tra i porti e le economie circostanti, potenziando gli organi e gli strumenti di "governance" che la legge 84 ha predisposto a tal fine, prevedendo, la loro apertura anche ai rappresentanti delle imprese del commercio, del turismo e dei servizi.

Sono, inoltre, imprescindibili la trasparenza ed i controlli sul regime di autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, nonché le modalità attuative dello stesso non vessatorie per gli utenti portuali e norme sui contratti di lavoro applicati dalle imprese presenti nei porti rispettose dei principi di autonomia sindacale e concorrenza imprenditoriale.