



# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO  
DI AVANZAMENTO  
Dicembre 2022

*Ringrazio per il lavoro svolto:*

*il Centro studi della Fondazione SMA e il responsabile di progetto Ing. Vincenzo Multari;*

*il Dipartimento "Infrastrutture, Trasporti, e Servizi" della CONFISAL*

*Coordinato dal dott. Pasquale Cataneo;*

*la responsabile rapporti internazionali FAST-CONFISAL dott.sa Laura Pantone;*

*Andrea Blasi Graphic designer*

## Sommario

Sommario .....	3
Prefazione .....	5
<b>1. Introduzione e finalità del documento .....</b>	<b>7</b>
<b>2. Relazione di inquadramento autunno 2021-2022 .....</b>	<b>9</b>
2.1 Gli aggiornamenti della pianificazione europea dei trasporti .....	9
2.2 Gli aggiornamenti della pianificazione e programmazione nazionale .....	15
2.3 Andamenti macroeconomici nazionali .....	27
2.4 Andamenti del mercato dei trasporti nazionale .....	29
2.4.1 Comparto merci e logistica .....	29
2.4.2 Comparto passeggeri .....	31
2.4.3 Il mercato del lavoro .....	32
<b>3. Lo stato dell'arte delle proposte FAST-CONFSAL .....</b>	<b>36</b>
3.1 Relazione sulle attività effettuate nel periodo autunno 2021-2022 .....	36
3.2 Analisi di efficacia dell'attività svolta (istanze proposte/istanze accolte) .....	43
<b>4. Criticità e fabbisogni persistenti e nuovi .....</b>	<b>58</b>
4.1 Ambito Infrastrutture e servizi .....	58
4.2 Ambito Policies e Norme .....	73
4.3 Ambito Incentivi e Finanziamenti .....	80
<b>5. Le proposte di FAST-CONFSAL .....</b>	<b>84</b>
5.1 Infrastrutture e servizi .....	84
5.2 Policies e norme .....	92
5.3 Finanziamenti ed incentivi .....	98
<b>6. Focus: La transizione energetica nei trasporti .....</b>	<b>101</b>
6.1 Scenario dei consumi energetici e dei fattori emissivi nei trasporti .....	101
<b>7. Conclusioni .....</b>	<b>111</b>
<b>Elenco delle figure .....</b>	<b>113</b>
<b>Elenco delle tabelle .....</b>	<b>113</b>
<b>Annex .....</b>	<b>115</b>
<b>Mappe Italia TEN-T (COM 812/2021) .....</b>	<b>119</b>



## Prefazione

*Come avevamo promesso l'8 ottobre del 2020, in occasione del primo convegno "Un'Italia velocemente connessa", la FAST-Confsal non si è fermata. Siamo così giunti alla terza edizione di quello che è ormai diventato un vero e proprio cammino di accompagnamento del Piano nazionale di ripresa e resilienza, la straordinaria occasione per modernizzare il Paese nata dalle ceneri della pandemia che l'Italia non poteva e non può permettersi di sprecare.*

*Consapevoli dell'importanza e della difficoltà della sfida, abbiamo fin dall'inizio deciso di fare la nostra parte, di fornire il nostro contributo, attraverso analisi e valutazioni sullo stato di salute del settore dei trasporti, sulle principali criticità da risolvere, sui nodi da sciogliere, sulle riforme e gli interventi infrastrutturali necessari a favorire lo sviluppo del Paese e a garantire la transizione ecologica e digitale in un'ottica di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.*

*Grazie all'intenso e continuo lavoro del Centro Studi della Fondazione SMA in questi anni abbiamo elaborato proposte concrete e indicazioni operative in grado a nostro avviso di migliorare e rendere più efficienti i progetti governativi e abbiamo costantemente monitorato gli stadi di avanzamento delle opere, concentrando la nostra attenzione su quelle ritenute di maggiore valenza strategica. Senza trascurare, ovviamente, le azioni sistemiche volte a perseguire gli obiettivi previsti dal Pnrr che hanno consentito, e consentiranno, all'Italia di poter usufruire delle ingenti risorse economiche del NextGenEu, che si sono aggiunte a quelle del fondo di Coesione Territoriale.*

*L'analisi dell'ultimo anno non può, naturalmente, non tenere conto delle ripercussioni che l'azione bellica della Russia contro l'Ucraina ha creato nel sistema economico internazionale, degli effetti della crisi energetica e dei rincari delle materie prime e della difficile congiuntura caratterizzata da una intensa spirale inflazionistica e dai rischi di recessione che si intravedono all'orizzonte. Tutti fattori che hanno riempito di ostacoli il cammino dell'Italia, appena uscita dalla più grave emergenza pandemica del Dopoguerra, ma che fortunatamente non hanno finora impedito una crescita del prodotto interno lordo ancora sostenuta. Una crescita che, nei prossimi mesi, può essere stimolata proprio dalle opere del Piano nazionale di ripresa e resilienza. E in particolare da quelle infrastrutturali nel settore dei trasporti, straordinario volano dell'economia in tutti i settori di maggiore rilevanza, dalla manifattura, al commercio fino al turismo.*

*Non meno significativi e profondi sono stati, in questi tre anni, i cambiamenti avvenuti sul terreno politico e istituzionale. Dal 2020 ad oggi abbiamo visto avvicinarsi ben tre governi e abbiamo anche assistito alla riconferma del presidente Sergio Mattarella alla più alta carica dello Stato per un secondo mandato. Vicende che hanno inevitabilmente condizionato anche il cammino del Pnrr, la cui realizzazione con il passare del tempo e l'aumentare degli obiettivi si dimostra sempre più impegnativa.*

*Molte le novità anche sul terreno che ci riguarda più da vicino, il mondo delle infrastrutture e dei trasporti. Dal primo evento ad oggi ci siamo trovati a doverci confrontare con ben tre ministri differenti, ciascuno con le sue peculiarità e con una visione politica molto differente e distante da quella del suo predecessore. Come sindacato autonomo FAST-Confsal non ha chiaramente nessuna pregiudiziale né alcun orientamento politico o area di riferimento. E ha continuato ad offrire il proprio contributo e a presentare le sue proposte con serietà, lealtà e coerenza a chiunque fosse alla guida del dicastero. Sotto questo profilo non possiamo non sottolineare le difficoltà incontrate nei tentativi di avviare un confronto costruttivo e proficuo con il professor Enrico Giovannini, che ha guidato il ministero durante il governo Draghi.*

*Siamo peraltro convinti di poter riavviare con il nuovo esecutivo e con il nuovo responsabile del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, quella collaborazione e quello spirito di servizio nei confronti delle istituzioni che hanno sempre caratterizzato la nostra azione sindacale, volta prima di ogni altra cosa a difendere e sostenere il tessuto sociale ed economico del nostro Paese.*

Il Segretario Generale  
**Pietro Serbassi**



## 1. Introduzione e finalità del documento

“Italia Velocemente Connessa – 2° Rapporto di avanzamento” rappresenta il terzo appuntamento fondante, dopo quelli dell’autunno 2020 e 2021, di presentazione del programma “Italia Velocemente Connessa”, vale a dire della piattaforma di confronto con i policy makers in materia di pianificazione, programmazione e contrattualistica del lavoro nazionale nel settore dei trasporti e della logistica, nonché di monitoraggio periodico delle misure implementate e in comparazione, via via, con le congiunte proposte di Federazione e Confederazione presentate dalla nostra Organizzazione sindacale.

Incoraggiati e responsabilizzati dalle 21 proposte di FAST-Confsal recepite concretamente nel corso del 2021 nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nel Piano Complementare (PC), negli Allegati Infrastrutture al DEF e nelle numerose iniziative legislative avviate, il presente rapporto intende fornire un follow-up sulla messa a terra delle iniziative approvate e sul recepimento delle istanze solo parzialmente accolte, di quelle non accolte e delle nuove istanze emerse nel corso dei precedenti position paper, delineando al tempo stesso nuove proposte operative, anche sulla scorta di quanto segnalato sia in ambito del Comitato di Sorveglianza del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 che nel CI-PESS, e linee di intervento per i prossimi anni.

In maniera analoga a quanto effettuato precedentemente, il documento analizza dapprima le principali novità del quadro pianificatorio e programmatico europeo e nazionale, evidenziando i progressi nella revisione delle reti TEN-T e del pacchetto “Fit for 55” per poi concentrarsi sugli stati di avanzamento del PNRR e del PC, passando per il nuovo Allegato al DEF Infrastrutture 2022 e le indicazioni del Documento MOVEO “Mobilità e logistica sostenibili - Analisi e indirizzi strategici per il futuro” del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A completamento di tali valutazioni, vengono illustrati gli andamenti storici e le previsioni macroeconomiche del paese in grado di incidere anche sul sistema dei trasporti, e le principali tendenze di traffico sia nel comparto merci che passeggeri nazionale.

Sul comparto merci, come posto in luce nel primo Rapporto, non possiamo non segnalare, sempre sulla scorta dei dati riportati nell’Indagine sui trasporti internazionali di merci - 2021 elaborata dal 1998 da Bankitalia, in particolare il trend della Bilancia dei trasporti mercantili con un saldo negativo che ha raggiunto, lo scorso anno, circa 11 miliardi di euro. Tale cifra s’innalza di quasi un altro miliardo di euro se oltre ai trasporti internazionali di merci, si includono anche quelli di passeggeri e i servizi postali.

Un focus è chiaramente dedicato alla fotografia del mercato del lavoro e della contrattualistica nel settore trasporti e logistica.

A seguito di una breve relazione sulle molteplici attività svolte da FAST-Confsal negli ultimi 12 mesi, che spaziano dall’organizzazione di eventi, alla partecipazione a convegni, alla predisposizione di note e di rapporti di monitoraggio, viene svolta una verifica di efficacia delle attività condotte dal sindacato, in cui viene analizzato il recepimento o meno delle istanze e delle misure promosse in “Italia Velocemente Connessa”.

Un capitolo dedicato alla rilevazione delle criticità persistenti, sostanzialmente derivanti dalla mancata accettazione delle proposte FAST-Confsal degli scorsi anni, e dei nuovi fabbisogni, emergenti dall’aggiornamento del contesto, è alla base della formulazione della sezione propositiva del documento.

Quest’ultima rappresenta il terreno contenutistico della piattaforma sindacale e la base programmatica di confronto con il nuovo Governo e le parti terze. Come gli scorsi anni, le singole proposte e

misure vengono raggruppate nelle macro-famiglie "Infrastrutture e servizi", "Policies e Norme", "Incentivi e Finanziamenti".

Al fine di fornire un primo contributo ad una tematica tanto vasta quanto attuale, quale quella della transizione energetica del mondo dei trasporti, viene fornito un highlight specifico sui consumi energetici e sull'impatto ambientale del sistema dei trasporti nazionale, anche alla luce dell'attuale quadro energetico globale.



## 2. Relazione di inquadramento autunno 2021-2022

### 2.1 Gli aggiornamenti della pianificazione europea dei trasporti

Nell'arco temporale autunno 2021-2022, come già anticipato nel position paper FAST-Confsal del 2021, risulta da evidenziare la proposta legislativa della Commissione Europea pubblicata il 14 dicembre 2021<sup>1</sup>, ed attualmente in fase di discussione con conclusione dell'iter previsto nel corso del 2023, in merito alla **futura revisione della rete TEN-T**.

Con la finalità di conformare le TEN-T alle nuove esigenze del mercato e agli obiettivi del European Green Deal, **la Comunicazione EU 2021/812** dispone un nuovo sviluppo temporale della rete dei trasporti europea, con tre layer invece che due come era previsto nel Reg. EU 1315/2013, vale a dire

- il 2030 per la rete Centrale;
- il 2040 per la rete Centrale estesa (Extended Core Network)
- il 2050 per la rete Globale.

Altre novità di rilievo riguardano:

- il superamento delle Autostrade del Mare che rientrano nel concetto di Spazio Marittimo Europeo, con vincoli meno stringenti sui porti toccati dalle rotte marittime e quindi finanziabili a valere sulle risorse CEF;
- l'aggiornamento degli standard e dei requisiti tecnici sulle infrastrutture lineari e nodali;
- l'estensione dei nodi urbani ai centri con almeno 100.000 abitanti o capoluoghi di regione con caratteristiche demografiche anche inferiori;
- il riallineamento dei 9 nuovi Corridoi Core ridenominati "European Transport Corridors" (che includono la rete centrale e centrale estesa, con maggiore aderenza nel tracciato degli stessi con i Corridoi Ferroviari Merci istituiti dal Regolamento UE 913/2010 come rappresentato nella figura che segue).

In termini di tracciato dei corridoi europei, rileva altresì la recente Comunicazione EU 2022/384<sup>2</sup> che, a seguito del conflitto in Ucraina, ha ridisegnato la mappa delle reti multimodali europee con particolare riguardo appunto ai paesi del vicinato, in particolare dell'Ucraina. In tal senso, tre "European Transport Corridors" sfociano nel territorio ucraino, tra cui il corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico come rappresentato nella figura che segue.

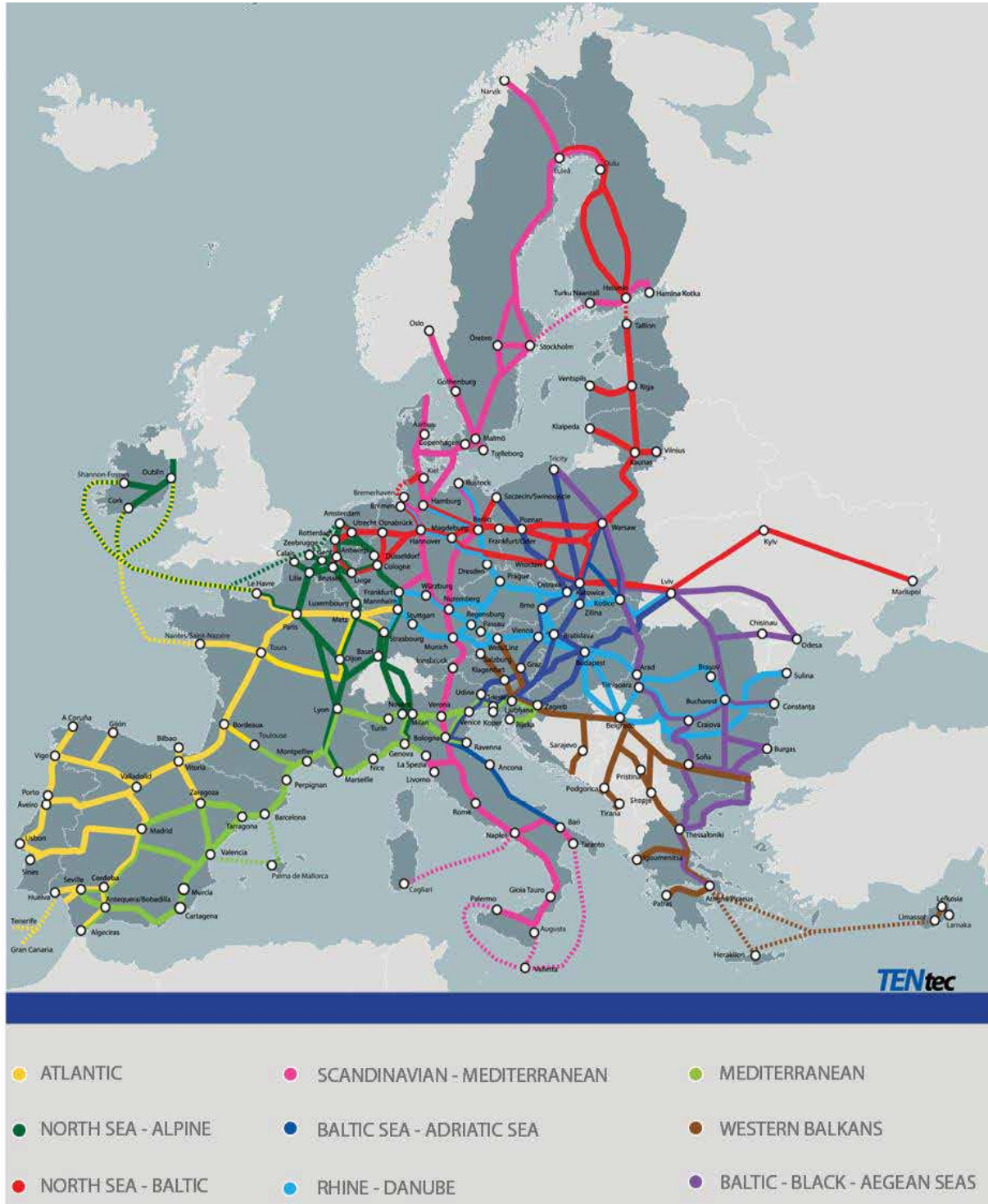
<sup>1</sup> "Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013" - COM/2021/812 final

<sup>2</sup> COM(2022) 384 final, 2022/0420(COD), Amended proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013

# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Figura1 – Proposta di tracciato dei corridoi di trasporto europei



Fonte: Commissione Europea DG Move

Più specificatamente di interesse nazionale, con l'intento di allineare la pianificazione trasportistica italiana delineata nello SNIT (Sistema nazionale delle infrastrutture di trasporto) a quella europea TEN-

T e rimandando all'Annex per ulteriori dettagli, **rientrano importanti modifiche ed integrazioni così come già promosse da FAST-Confsal sia nel 2020 che nel 2021, tra le quali**<sup>3</sup>:

- l'inclusione del porto di Civitavecchia nella rete dei porti Core;
- il completamento della dorsale adriatica, con l'inserimento della tratta da Ancona a Foggia nella rete di rango Extended Core sia ferroviaria che stradale. Tale inclusione permetterà di prolungare il tracciato del Corridoio "Mar Baltico - Mar Adriatico" lungo la tratta Ancona-Foggia-Bari;
- l'inclusione dei tracciati delle sezioni elevate a rango core esteso, quali la "Taranto-Sibari-Paola" sul Corridoio Scandinavo Mediterraneo, la "Laveno-Luino" e la "Alessandria-Novi Ligure" sul Corridoio Mare del Nord-Alpi, la sezione "Vicenza-Treviso-Portogruaro" su Corridoio Mediterraneo e la "Padova-Treviso-Udine-Gorizia-Trieste" sul Mare Baltico-Mare Adriatico;
- l'inclusione della parte mancante della sezione stradale e ferroviaria Jonica nel Sud della Calabria nella rete di rango Comprehensive, così come della sezione ferroviaria "Taranto-Brindisi" e delle tratte transfrontaliere ferroviarie "Fossano-Cuneo-Ventimiglia" e "Bressanone (Bolzano)-Villach-Klagenfurt";
- l'inclusione del Passante di Mestre nella rete stradale Core;
- l'inclusione nella rete Comprehensive l'inserimento nella rete Core dei terminali ferroviari/stradali di Interporto Trieste-Ferneti (TS), Santo Stefano di Magra (SP), Segrate (MI) e Agognate (NO); l'inserimento nella rete Comprehensive dei terminali ferroviari/stradali di Castelguelfo (PR), Portogruaro (VE), Pordenone (PN), Faenza (RA), Villa Selva (FC), Ortona (CH), Incoronata (FG) e la nuova denominazione del terminale di Busto Arsizio-Gallarate (VA);
- l'inserimento di sei nuovi porti comprehensive (Capri, Ischia, Ponza, Porto Empedocle, Porto S. Stefano e Procida) e di tre aeroporti (Isola D'Elba, Perugia e Rimini);
- l'inclusione di ulteriori 40 nodi urbani italiani con oltre 100.000 abitanti oltre ai 9 nodi urbani maggiori già previsti nel Regolamento del 2013.

Lato programmazione europea, come già ricordato nel rapporto di avanzamento di FAST-Confsal del 2021, il 7 luglio 2021 è entrato in vigore il nuovo Regolamento Connecting Europe Facility (CEF 2.0) UE n. 1153/2021 per il periodo 2021-2027, che stanziava per i trasporti 25,81 miliardi di euro (cui 11,29 per i soli Paesi di coesione) ed ulteriori 1,69 miliardi di euro per infrastrutture a duplice uso sia civile che militare. A settembre 2021 è stato aperto il primo bando da 5,15 miliardi di euro<sup>4</sup>, (circa 2,47 miliardi di euro rivolti a tutti gli Stati membri e 2,68 solo ai Paesi eleggibili al fondo di Coesione) per progetti infrastrutturali sulla TEN-T centrale e globale, alla mobilità smart e interoperabile, alla mobilità sostenibile e multimodale ed alla sicurezza delle infrastrutture. A fronte di una richiesta complessiva di circa 13 miliardi di euro per 399 progetti, di cui 366 milioni per beneficiari italiani con 30 proposte, sono state ritenute meritevoli di finanziamento 136 proposte a livello europeo, di cui 16 con beneficiari italiani, attualmente in fase di sottoscrizione dei relativi Grant Agreements.

In parallelo, il 13 settembre 2022 con scadenza il 18 gennaio 2023, è stato aperto un nuovo bando con risorse a disposizione per 5,12 miliardi di euro (inclusivo della Generale e della Cohesion envelope) per progetti sulla rete core e comprehensive in materia di infrastrutture ferroviarie, vie navigabili interne,

<sup>3</sup> Gli unici nodi della rete esclusi rispetto alla lista del 2013 sono gli scali aeroportuali di Brescia e Forlì

<sup>4</sup> Al netto del bando Alternative Fuels Infrastructures Facility con dotazione di 1,58 miliardi di euro e del bando Military Mobility di gennaio 2022 con 330 milioni di euro di dotazione

porti marittimi, sicurezza stradale, terminal multimodali sia merci che passeggeri, resilienza per le infrastrutture, infrastrutture digitali per la mobilità.

Obiettivo fondamentale ed elemento ad alto impatto nella pianificazione infrastrutturale del sistema dei trasporti europeo, appare altresì necessario citare l'evoluzione della normativa europea in materia di sostenibilità ambientale, sulla scorta della **Strategia "European Green Deal"**<sup>5</sup> che stabilisce un quadro strategico per un'economia dell'Unione ad **impatto climatico neutro entro il 2050 e con riduzione delle emissioni di gas serra di almeno il 55% entro il 2030**<sup>6</sup> a cui ha seguito la **Legge europea sul clima (Regolamento UE 1119/2021 di giugno 2021)** che impegna appunto l'Unione a raggiungere entro il 2030 una riduzione del 55% delle emissioni climalteranti rispetto al 1990 e ad arrivare entro il 2050 alla neutralità climatica tra emissione e cattura di gas a effetto serra ("zero netto di emissioni").

Per lo specifico ambito dei trasporti, è previsto l'obiettivo di **ridurre le emissioni del 90% entro il 2050 rispetto ai valori del 1990**, attraverso il trasferimento di una parte sostanziale del 75% dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada alle ferrovie e su mare e vie navigabili interne, potenziando la mobilità multimodale automatizzata e connessa, affrontando il problema della determinazione dei prezzi dei costi esterni nei trasporti (anche mettendo fine alle sovvenzioni a favore dei combustibili fossili ed estendendo il sistema per lo scambio di quote di emissioni al settore marittimo) ed accelerando sulla produzione e distribuzione di combustibili alternativi sostenibili per il trasporto.

In tal senso, la Commissione Europea ha adottato nel luglio 2021, con conseguente posizione comune del Consiglio nel giugno 2022 in materia di carburanti alternativi e misure per il trasporto marittimo ed aereo, un **pacchetto di proposte settoriali "Fit for 55" (FF55)**<sup>7</sup>, che risultano essere le seguenti:

- **estensione del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS<sup>8</sup>) al settore del trasporto marittimo** dal 2023 per le grandi navi (oltre 5000 tonnellate di stazza lorda) per i traffici intra EU e per il 50% dei traffici extra EU,
- istituzione di un nuovo sistema separato di scambio di emissioni per la distribuzione di carburante per il trasporto stradale dal 2025
- revisione del sistema ETS per rafforzare il contributo del trasporto aereo alla riduzione delle emissioni di gas serra con implementazione del regime internazionale CORSIA per il trasporto aereo extra-UE;
- varo dell'iniziativa FuelEU Maritime tesa ad aumentare la produzione e l'adozione di combustibili marittimi sostenibili, prevedendo l'obbligo da parte delle navi passeggeri e merci nell'utilizzare

---

<sup>5</sup> COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Il Green Deal europeo COM/2019/640 final

<sup>6</sup> Previsione rivista sulla base delle decisioni del Consiglio UE del dicembre 2020

<sup>7</sup> COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS, 14.7.2021 COM(2021) 550 final

<sup>8</sup> Il sistema di scambio quote di emissione (ETS), il primo e il più grande mercato internazionale dei permessi di emissione di carbonio e rappresenta lo strumento politico chiave dell'Ue per la lotta al cambiamento climatico. Il sistema ETS dell'UE, che si rivolge a tutti i settori industriali caratterizzati da elevate emissioni, incluso il trasporto aereo, è stato introdotto con la direttiva la Direttiva 2003/87/CE. Esso fissa un tetto massimo, stabilito a livello europeo, per le emissioni consentite ai soggetti che fanno parte del sistema, consentendo ai partecipanti di acquistare e vendere sul mercato i diritti di emissione di CO2 ("quote"), acquisiti mediante asta. La Direttiva è stata rivista da ultimo nel marzo 2018, al fine di consentire di rispettare gli obiettivi di riduzione delle emissioni fissati dal Quadro 2030 per l'energia e il clima e dall'Accordo di Parigi. Le modifiche introdotte, che si riferiscono al periodo 2021-2030 (cd. fase 4), stabiliscono tra l'altro alcuni meccanismi di finanziamento a favore dello sviluppo di tecnologie a basse emissioni di carbonio.



sistemi di cold ironing negli scali portuali a meno che non possano dimostrare l'uso di un'altra tecnologia a emissioni zero,

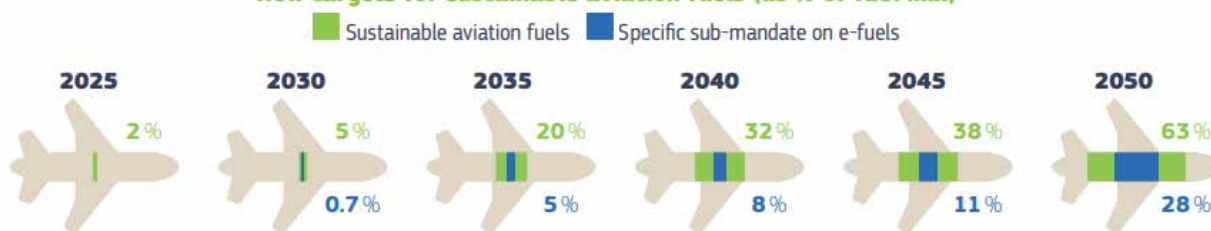
- la riduzione del 6% al 2030 e del 75% al 2050 dell'intensità di gas serra nei carburanti utilizzati a bordo rispetto alla quota del 2020;

#### Maritime targets on the limits on greenhouse gas intensity of the energy used on-board compared to 2020



- **varo dell'iniziativa ReFuelEU Aviation** in cui si prevede di stabilire obblighi minimi per tutti i fornitori di carburante nell'aumentare gradualmente la quota di carburanti sostenibili per l'aviazione negli aeroporti europei, **con una quota minima di SAF (Sustainable Aviation Fuels) fornita in ogni aeroporto dell'UE che dovrebbe essere del 2% nel 2025, del 5% nel 2030, del 20% nel 2035, 32% nel 2040, 38% nel 2045 e 63% nel 2050, con focus anche su requisiti minimi negli avanzati e-fuels;**

#### New targets for sustainable aviation fuels (as % of fuel mix)



- la revisione della direttiva **sulle energie rinnovabili (RED II)** con un aumento della quota obbligatoria di combustibili rinnovabili nel settore dei trasporti e specificatamente fissando **l'obiettivo del 14% al 2030 per l'uso di combustibili da fonti rinnovabili a basse emissioni di carbonio nel settore dei trasporti;**
- **la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia**, per cui i carburanti per i trasporti saranno tassati al fine di rimuovere gli ostacoli alla diffusione delle energie rinnovabili e verranno rimosse le attuali esenzioni per i combustibili fossili equivalenti a sussidi effettivi;
- **la revisione degli standard di emissioni di Co2 per veicoli leggeri e veicoli commerciali**, con emissioni medie delle nuove auto che dovranno scendere del 55% dal 2030 e del 100% dal 2035 rispetto ai livelli del 2001, determinando pertanto a partire dal 2035 la vendita esclusivamente di veicoli ad emissioni zero;
- **la revisione della Direttiva DAFI 94/2014** con l'introduzione per via regolamentare di obblighi per gli Stati membri di espandere la capacità di ricarica elettrica in linea con le vendite di auto a zero emissioni e di installare punti di ricarica e di rifornimento **sulle autostrade ogni 60 km per le ricariche elettriche ed ogni 150 km per il rifornimento di idrogeno.**
- entro il 2030, inoltre, deve essere garantito il soddisfacimento di almeno il 90% della domanda di fornitura di energia elettrica da terra per le navi nei porti core e comprehensive TEN-T e la fornitura di elettricità per gli aeromobili in stazionamento negli aeroporti della rete centrale e

globale della rete TEN-T per qualsiasi operazione di trasporto aereo di tipo commerciale entro il 2025.

- Gli Stati Membri dell'UE infine dovranno prevedere una copertura minima per il rifornimento di GNL accessibile al pubblico per i veicoli pesanti almeno sulla rete centrale stradale TEN-T e nei porti TEN-T marittimi.
- il varo dell'“Urban Mobility Framework”, cioè di un progetto sistemico con proposte anche di carattere normativo finalizzate alla riduzione delle emissioni e a migliorare i trasporti nei nodi urbani, anche attraverso i piani di mobilità urbana sostenibile, prioritizzando soluzioni a emissioni zero per le flotte urbane del TPL, compresi i taxi e i servizi di trasporto passeggeri, per l'ultimo miglio delle consegne urbane, per la costruzione e l'ammodernamento di hub multimodali e per l'introduzione di nuove soluzioni e servizi digitali.

A tale proposta si collega di fatto la bozza di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio volta a modificare la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto (ITS).

Occorre altresì ricordare che è stata adottata una **“Strategia per l'idrogeno per l'Unione Europea”**<sup>9</sup> nel 2020, al fine di sviluppare l'idrogeno rinnovabile, prodotto usando principalmente energia eolica e solare, ma in maniera graduale adottando nel breve e nel medio periodo anche altre forme di idrogeno a basse emissioni di carbonio per ridurre rapidamente le emissioni e sostenere la creazione di un mercato redditizio.

Questa transizione graduale richiederà, secondo l'UE, un approccio in più fasi: tra il 2020 e il 2024 l'installazione di almeno 6 gigawatt di elettrolizzatori per l'idrogeno rinnovabile nell'UE e la produzione fino a un milione di tonnellate di idrogeno rinnovabile; tra il 2025 e il 2030 l'idrogeno dovrà entrare a pieno titolo del nostro sistema energetico integrato, con almeno 40 gigawatt di elettrolizzatori per l'idrogeno rinnovabile e la produzione fino a dieci milioni di tonnellate di idrogeno rinnovabile nell'UE; tra il 2030 e il 2050 le tecnologie basate sull'idrogeno rinnovabile dovrebbero raggiungere la maturità e trovare applicazione su larga scala in tutti i settori difficili da decarbonizzare (hard to abate).

Non secondario, da citare il varo del **Piano Repower Eu 2022**<sup>10</sup>, cioè la risposta da parte dell'Unione Europea all'emergenza energetica scaturita dal conflitto in Ucraina e finalizzata a ridurre la dipendenza dalla Russia per la fornitura di energia e, più in generale, l'indipendenza produttiva.

Tra i punti principali del Piano vi rientrano la diversificazione delle forniture, quindi più tipologie di fonti (in particolare GNL) e da più paesi; l'aumento di produzione e maggiori volumi di importazione di alternative rinnovabili, come il biometano e l'idrogeno rinnovabile, o ancora il solare e l'eolico; la realizzazione di una piattaforma europea congiunta, che possa essere utilizzata in modo costante per l'acquisto e lo stoccaggio del gas; triplicare gli stoccaggi di gas per il prossimo inverno; la semplificazione della normativa sugli aiuti di Stato alle imprese che soffrono dei rincari delle materie prime

---

<sup>9</sup> COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Una strategia per l'idrogeno per un'Europa climaticamente neutra COM/2020/301 final

<sup>10</sup> COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE EUROPEAN COUNCIL, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS REPowerEU: Joint European Action for more affordable, secure and sustainable energy COM/2022/108 final

energetiche; la riduzione della domanda di gas, sviluppando sistemi di approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili per uso domestico ed industriale

## 2.2 Gli aggiornamenti della pianificazione e programmazione nazionale

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), o meglio l'attuazione del PNRR, e l'emanazione annuale dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022, rappresentano i principali documenti rispettivamente di programmazione e pianificazione in materia di trasporti su cui si è incentrata l'azione del Governo nel periodo autunno 2021-2022.

Ciò nondimeno, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (o Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ha proceduto altresì alla redazione di ciò che FAST-Confesal chiedeva dal 2020, vale a dire il Piano Generale dei Trasporti, derubricato tuttavia a "Documento di indirizzo strategico per la mobilità e la logistica sostenibili" presentato nell'ottobre 2022 e di cui si dirà meglio in seguito; in aggiunta a ciò, meritano attenzione i piani settoriali approvati e/o in corso di emanazione quali il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci e l'aggiornamento del Piano nazionale degli aeroporti.

Partendo dal **PNRR e dal Piano complementare al PNRR**, strumenti in cui il MIMS è titolare di 61,4 miliardi di euro, di cui 40,4 miliardi di euro finanziati dal NGEU e responsabile del raggiungimento entro il 2026 di 57 tra traguardi (milestone) e obiettivi (target) (di cui 47 investimenti e 10 riforme) del PNRR, il 2021 ed il 2022 sono stati gli anni di avvio delle riforme e degli investimenti in materia di mobilità.

Senza entrare nel dettaglio delle singole misure e dei relativi importi già approfonditi e citati nel primo rapporto di avanzamento di Italia Velocemente Connessa 2021<sup>11</sup>, e fermo restando l'esercizio di monitoraggio trimestrale che FAST-CONFESAL ha avviato in merito alle riforme ed agli investimenti del PNRR per il Mezzogiorno di interesse delle sezioni territoriali dell'ente, si riportano le principali risultanze derivanti dall'ultimo monitoraggio di ottobre 2022 del MIMS.

In termini di raggiungimento dei target e delle milestones, risultano al 30 settembre 2022 conseguite le 9 milestone europee previste dal PNRR per il 2021 e per il terzo trimestre del 2022 di competenza del MIMS nonché ulteriori 3 obiettivi previsti per l'ultimo trimestre dell'anno 2022<sup>12</sup>, come rilevato quota parte anche negli investimenti e riforme oggetto di monitoraggio diretto da parte di FAST-CONFESAL.

Leggermente in ritardo il raggiungimento invece degli obiettivi previsti nel Piano complementare dove se nel 2021 sono stati raggiunti tutti i 32 obiettivi, nel primo semestre 2022 sono stati conseguiti

---

<sup>11</sup> FAST-Confesal, "Un'anno da... un'Italia Velocemente connessa":

[https://www.sindacatofast.it/sites/default/files/doc\\_pdf\\_inf/Un%20anno%20da%20un'Italia%20velocemente%20connessa\\_versione%208-12-21.pdf](https://www.sindacatofast.it/sites/default/files/doc_pdf_inf/Un%20anno%20da%20un'Italia%20velocemente%20connessa_versione%208-12-21.pdf)

<sup>12</sup> Risultano infatti raggiunti i seguenti obiettivi: M2C2-37 (Riforma) - procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di TPL (impianti fissi e TRM); M2C2-41 (Investimento) - supporto filiera Bus elettrici (emanazione del D.M. per la definizione delle risorse e degli strumenti attuativi); M3C1-1 (Riforma) - accelerazione dell'iter di approvazione del contratto tra MIMS e RFI; M3C1-2 (Riforma) - accelerazione dell'iter di approvazione dei progetti ferroviari; M3C1-21 (Riforma) - emanazione delle "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti"; M3C1-22 (Riforma) - trasferimento della titolarità di ponti e viadotti delle strade di secondo livello ai titolari delle strade di primo livello; M5C3-11 (Investimento) - infrastrutture per le Zone Economiche Speciali (emanazione del D.M. per ripartizione delle risorse ai soggetti attuatori); M2C4-27 (Riforma 4.1) - Semplificazione normativa e rafforzamento della governance per la realizzazione di investimenti nelle infrastrutture idriche; M5C2-19 (Investimento 6) - Programma innovativo della qualità dell'abitare; M3C2-1 (Riforma 1.1) - Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica in ambito portuale; M3C1-12 (Investimento 1.4) - Sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS); M3C2-4 (Riforma 1.3) - Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di "Cold Ironing"

25 dei 31 assegnati e riprogrammati 6 target restanti<sup>13</sup> al quarto trimestre 2022, in linea comunque con le previsioni del Decreto del MEF del 1° agosto 2022, che concedeva la deroga trimestrale causa mutamento del quadro macroeconomico nazionale e internazionale.

Figura 2 - Milestones e target per investimenti (a destra) e per riforme (a sinistra) MIMS del PNRR

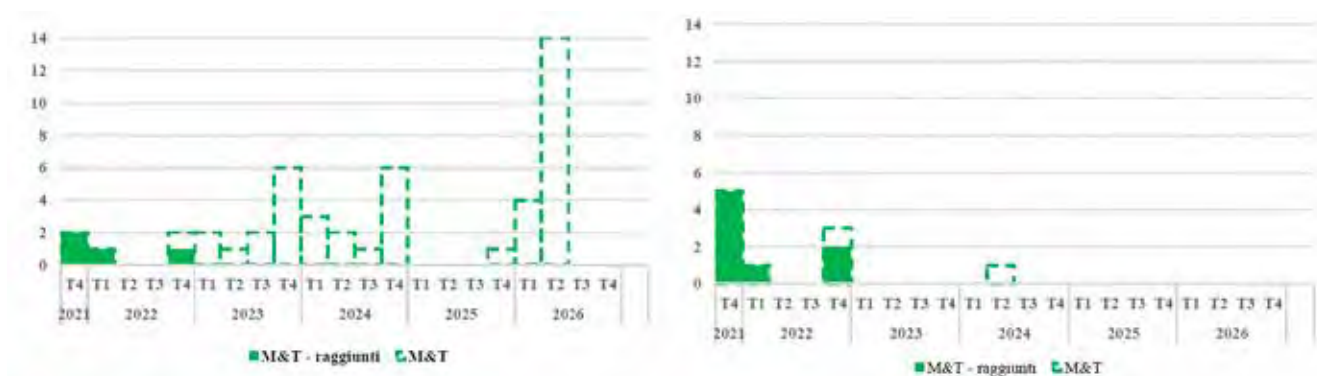
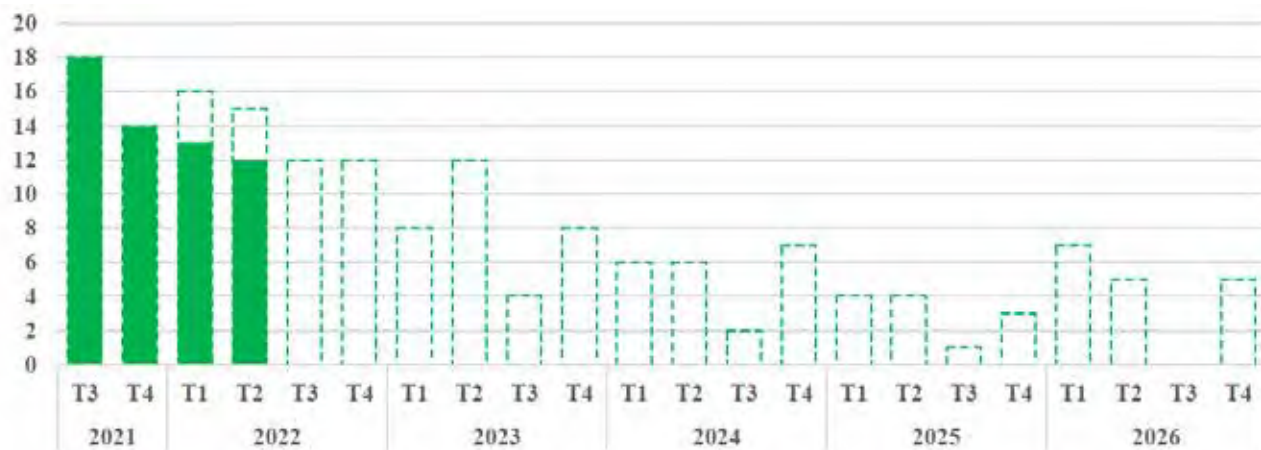


Figura 3 - Target per investimenti MIMS Piano nazionale complementare al PNRR



Fonte: MIMS - Monitoraggio dell'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Piano Nazionale Complementare di competenza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) – 30.09.2022

Se da un lato l'avanzamento ed il conseguimento formale delle riforme e delle assegnazioni delle risorse per gli investimenti di competenza diretta ed indiretta del MIMS sostanzialmente risulta in linea con le scadenze prefigurate, fermo restando che alcuni disegni di legge delega (ed esempio quello sulla Concorrenza) mancano dei decreti attuativi, non può tuttavia non segnalarsi quanto già anticipato nel "Programma di monitoraggio delle riforme e degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza – Focus Mezzogiorno" di FAST-Confasal, **in cui si evidenziava la mancanza di informazioni circa l'avanzamento finanziario e quindi della spesa effettiva degli investimenti avviati.**

<sup>13</sup> Vi rientrano gli investimenti relativi al rinnovo navi verdi, rinnovo del materiale rotabile e infrastruttura trasporto ferroviario merci (3 target), investimenti per raccordi ferroviari e l'aggiudicazione della gara per l'acquisto dei mezzi navali per lo Stretto di Messina.



A maggior ragione, desta preoccupazione quanto sollevato dal Governo nella Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza di settembre 2022, in cui viene esplicitamente ammesso che *“l'ammontare di risorse effettivamente spese per i progetti del PNRR nel corso di quest'anno (2022) sarà inferiore alle proiezioni presentate nel DEF per il ritardato avvio di alcuni progetti che riflette, oltre ai tempi di adattamento alle innovative procedure del PNRR, gli effetti dell'impennata dei costi delle opere pubbliche”*.

Secondo le stime del Governo, infatti, a fronte dei 33,7 miliardi di euro che avrebbero dovuto essere messi a terra tra il 2020-2021 ed il 2022 a livello aggregato per il PNRR, solo 20,5 miliardi saranno effettivamente spesi entro il 2022; per il solo 2022 si prevedeva di spendere 29,4 miliardi di euro contro i 15 miliardi di euro che effettivamente verranno liquidati. Peraltro, le cifre da inizio PNRR considerano anche quei progetti già finanziati ed avviati nel 2020 con fondi nazionali assorbiti nel Piano, quali le infrastrutture ferroviarie - es. AV Napoli-Bari e Brescia-Padova, investimenti legati all'ecobonus e al sisma-bonus e quelli a sostegno della trasformazione tecnologica delle imprese.

Per quel che concerne **l'Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2022**, nella sua funzione di documento di pianificazione e programmazione annuale per le infrastrutture di trasporto nazionali nelle more dell'approvazione del Documento di pianificazione pluriennale (DPP) ex D. Lgs. 228/2011, le linee strategiche sono sostanzialmente in continuità con quelle delineate nell'annualità 2021, puntando sull'implementazione *“di sistemi integrati di trasporto per una mobilità sostenibile, a lunga percorrenza e locale, anche al fine di ridurre l'inquinamento nelle città e procedere nel percorso di decarbonizzazione, focalizzando l'attenzione sullo sviluppo dell'AV/AC, specialmente al Sud, e il simultaneo potenziamento del trasporto su base regionale, anche per garantire un vero diritto alla mobilità ai tanti pendolari che ogni giorno utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro; il rinnovo in senso ecologico del parco veicolare per il trasporto su terra e via mare; il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata, con particolare attenzione all'ammodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica<sup>14</sup>”*.

In aggiunta a ciò, ulteriori linee di azione sono rappresentate dalla semplificazione delle procedure amministrative sottintese alle fasi di autorizzazione, progettazione e realizzazione dei progetti infrastrutturali e dalla diffusione di un sistema informativo che possa coadiuvare il funzionamento dei sistemi di rete e il monitoraggio delle infrastrutture.

Gli investimenti per le opere considerate prioritarie ammontano a 276,8 Mld di euro<sup>15</sup>, +14,1% rispetto all'anno precedente e +40,7% rispetto al 2020, con un importante incremento nell'arco 2021-2022 degli investimenti in materia di trasporto rapido di massa (+48,2%) mentre nel triennio 2020-2022 il settore portuale è quello che ha visto incrementare maggiormente l'ammontare dei propri investimenti rispetto alle altre modalità (+98% contro il 56,7% del TRM, il 30% della ferrovia e il 54% circa del settore stradale). In termini di copertura finanziaria degli interventi, le risorse già assegnate attraverso i diversi canali di finanziamento nel 2022 coprono il 75,3% del fabbisogno contro il 73,7% del 2021 ed il 67% del 2020.

---

<sup>14</sup> Allegato Infrastrutture al DEF 2022 Dieci anni per trasformare l'Italia - Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti - Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente

<sup>15</sup> Al netto degli investimenti dedicati alle ciclovie

**Tabella 1 – Confronto 2020-2022 Investimenti prioritari in infrastrutture per la mobilità**

MODALITÀ DI TRASPORTO	COSTO (MLD €)			RISORSE ASSEGNATE (MLD €)			FABBISOGNO RESIDUO (MLD €)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Strade e autostrade	54,3	75,8	83,5	45,1	54,2	63,2	9,2	21,6	20,3
Ferrovie (con nodi urbani)	113,4	132,1	147,4	60	92,9	104	53,4	39,2	43,4
Trasporto rapido di massa	20,8	22	32,6	19	20,4	28,8	1,8	1,6	3,8
Porti	5,1	9,6	10,1	4,1	8,3	9,2	1	1,3	0,9
Aeroporti	3,1	3,1	3,2	3,1	3,1	3,2	0	0	0
<b>Totale</b>	<b>196,7</b>	<b>242,6</b>	<b>276,8</b>	<b>131,3</b>	<b>178,9</b>	<b>208,4</b>	<b>65,4</b>	<b>63,7</b>	<b>68,4</b>

Fonte: proprie elaborazioni su Allegati Infrastrutture al DEF

In maniera più puntuale<sup>16</sup>, si riscontra nel settore ferroviario un forte aumento del programma di interventi relativo all'implementazione dell'ERTMS ed un aumento delle risorse dedicate all'upgrade, elettrificazione e resilienza al Sud mentre risultano diminuite le risorse dedicate alla sicurezza gallerie e armamento, soppressione dei P.L., risanamento acustico ed interventi di idrogeologia e sismica. D'altro canto, **si accoglie con favore l'inserimento del completamento del raddoppio Savona-Ventimiglia per circa 2 miliardi e l'adeguamento della linea Adriatica con caratteristiche AV/AC per circa 9,3 miliardi di cui 5 miliardi dal 2022 al 2035 finanziati con la Legge di Bilancio 2022.**

Permane invece in progetto di fattibilità l'intervento di "accesso ai porti tirrenici"<sup>17</sup>, dove tuttavia per la linea Pontremolese sono già disponibili sul CDP MIMS-RFI Aggiornamento 2020-2021 586 Mln per il potenziamento asse ferroviario Pontremolese e 260 Mln per il completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese.

Come segnalato nell'ultima seduta, a metà dicembre, del Comitato di Sorveglianza del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, risultano essenziali i collegamenti dell'ultimo miglio ferroviari e stradali sui quali si registrano notevoli ritardi nella realizzazione. A tal riguardo, sul versante ferroviario, abbiamo fatto rilevare come esempio emblematico che una nostra precedente segnalazione sul Porto alti fondali di Manfredonia, uno dei 58 porti nazionali, che ha un raccordo ferroviario esistente da anni, ovviamente da ammodernare ed elettrificare, che arriva al retroporto.

Ciò in termini anche di realizzazione comporterebbe tempi e costi molto contenuti rispetto ad altri interventi simili ex novo, non dovendo comportare espropri, vincoli ecc., e contribuire a far incrementare il target previsto in merito che oggi ha valori diciamo, per essere, morigerati "scarsi". Inoltre, darebbe alla vasta area territoriale, relativa alla Puglia nord e al Molise, l'accesso alla modalità marittima nella ZES interregionale Adriatica "Puglia-Molise"

Tale infrastruttura risulta di fatto connessa con la rete TEN-T nel nodo urbano di Foggia attraverso la linea ferroviaria Manfredonia-Foggia ma ciò non risulta, seppur da noi segnalato nelle memorie inviate sia alla IX<sup>a</sup> Commissione Trasporti della Camera che alla 8<sup>a</sup> Commissione Lavori pubblici del

<sup>16</sup> I programmi e gli interventi di dettaglio per la modalità ferroviaria e quella stradale (per brevità) sono forniti in Annex al presente documento

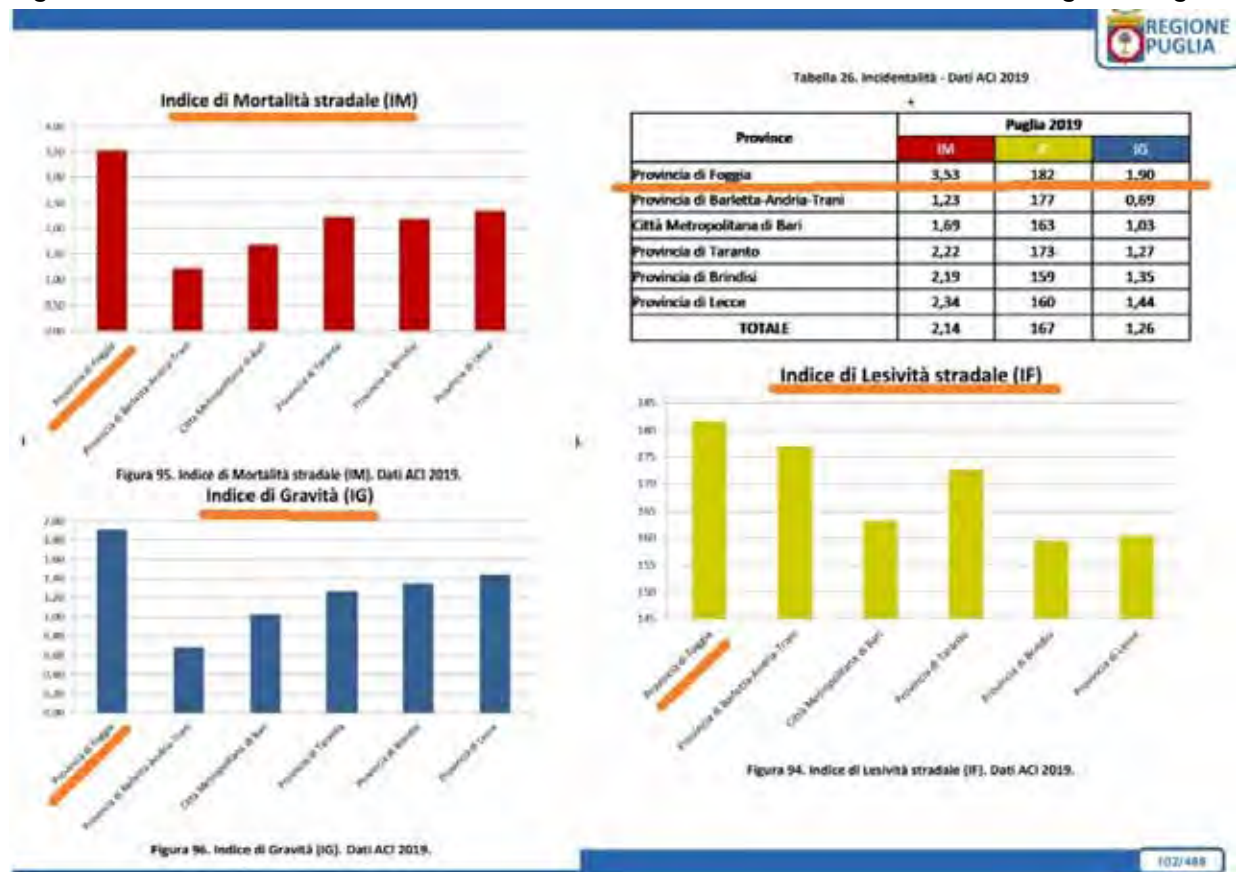
<sup>17</sup> Adeguamento merci tratta BO-FI storica con prosecuzione verso Pisa, potenziamento linea Pontremolese, tratta Pisa-Roma, potenziamento e velocizzazione Pisa-Roma

Senato della XVIII<sup>a</sup> Legislatura, sia nel Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria dell'ex MIMS oggi MIT approvato lo scorso agosto.

Eppure, il Porto industriale sipontino si trova nel Mezzogiorno, all'interno di una ZES ed è una infrastruttura destinataria di un finanziamento di 120 Mln di euro per la sua rifunzionalizzazione, vi sono alcuni investimenti previsti proprio in tale ambito territoriale. Nonostante tutto ciò non è mappato come connesso, non vi sono investimenti previsti per l'ammmodernamento ed elettrificazione del raccordo ferroviario esistente e della linea di collegamento che, tra l'altro, avrebbe un duplice utilizzo per merci e passeggeri con una rilevante sostenibilità ambientale, economica e sociale.

Come Organizzazione sindacale il 16.12 u.s. in ambito Comitato di Sorveglianza del PON Infrastrutture e Reti abbiamo sottolineato, nel nostro intervento e nella memoria inviata per inclusione a verbale, con riferimento ai risultati del programma Assi I e II/2 esposti nella Relazione ex art. 114 Reg. (UE) 1303/2013, quanto siano lontani gli obiettivi, previsto nel target 2022, proprio degli indicatori "Ultimo miglio sui raccordi ferroviari/binari" con un risibile 6,6% e quello relativo all'"Ultimo miglio sui raccordi stradali/metri" fermo al non soddisfacente 32%.

Figura 4 - Tabelle relative indicatori incidentalità stradale Piano Attuativo PRT Regione Puglia



Come note non positive sono da sottolineare un'inadeguata progettualità tecnica con inspiegabile rallentamento di due tratti di strade ANAS, entrambe opere commissariate, la SS. 673 lotti 1, 2 e 3 e la SS. 16 tratto San Severo Foggia.

Lato infrastrutture stradali, plaudendo nuovamente alle risorse messe in campo per la manutenzione straordinaria di ponti e viadotti della rete viaria secondaria che FAST-Confsal dal 2020 chiede

con forza, è da rilevare l'aumento degli investimenti finalizzati al monitoraggio e adeguamento sismico dell'A24 e dell'A25, nonché l'appostamento delle prime risorse per la SS 106 Jonica nella tratta Catanzaro - Crotona.

In entrambi i casi le strade, per l'elevato numero di sinistri anche mortali registrati negli anni, risultano essere tra le più pericolose e meno sicure. Anche questi due ultimi casi abbiamo provveduto ad evidenziare le contraddizioni così palesi al riguardo.

Ciò nonostante, le progettualità sono rimaste inadeguate e vi è stato addirittura un definanziamento nel caso di due lotti della SS 673, al quale ci siamo fermamente opposti, come anche nel caso del collegamento tra lo svincolo di Rosarno e il porto di Gioia Tauro e di altre rimodulazioni come segnalato con ns. nota al MIT sul PSC prot. n.11/08/SG in data 20.9 u.s.

Risulta ancora sospesa la questione del passaggio di consegna ad ANAS della Livorno-Civitavecchia con il progetto di completamento ancora in project review, così come il potenziamento della SS 7 quarter Domitiana.

In materia di progetti per il trasporto rapido di massa nelle città metropolitane, si osserva il forte incremento del parco progetti rispetto all'anno precedente di Bari, Bologna, Genova, Milano, Napoli, Roma e Torino.

Riprendendo un punto su cui FAST-Confsal sottolinea da tempo la necessità di trattazione, e nonostante per la prima volta la tematica degli interporti e delle piattaforme logistiche viene trattata esplicitamente nel documento, facendo rientrare tale tipologia di infrastrutture nel sistema SNIT di primo e secondo livello, **non risultano ancora citati ed elencati gli investimenti in tali nodi che invece risulterebbero fondamentali** nell'ottica di promuovere una logistica efficiente, il decongestionamento delle tratte stradali, la promozione del traffico intermodale, infrastrutture a servizio della logistica urbana nei territori di riferimento e strutture buffer a servizio delle banchine portuali.

Come accennato in premessa, nel periodo intercorrente tra il primo e l'attuale rapporto di monitoraggio, è rilevante altresì citare altri documenti di pianificazione emanati dal MIMS.

Il 21.10.2022 è stato pubblicato il documento **"Mobilità e logistica sostenibili. Analisi e indirizzi strategici per il futuro<sup>18</sup>"** che contiene dati, analisi e metodologie di valutazione sulla cui base sono state elaborate le linee di indirizzo per contribuire alla creazione di un sistema di trasporti e della logistica orientato alla crescita economica del Paese, sostenibile, resiliente e inclusivo. Il documento, pur illustrando numerose proposte condivisibili in materia di politiche per il trasporto delle persone e delle merci, di sostenibilità ambientale del trasporto, di resilienza del sistema, di innovazione digitale, di mercato del lavoro e di legami tra pubblico e privato nel settore di riferimento, **non ha tuttavia natura di Piano generale dei Trasporti e della Logistica come richiesto da FAST-Confsal a partire dal 2020 e diversamente da quanto dichiarato dallo stesso Ministero sia in sede di Allegati Infrastrutture al DEF che in comunicati ufficiali<sup>19</sup>.**

Il documento, invero, fornisce approfondite analisi ed indagini da cui emergono linee di indirizzo strategiche, mancando tuttavia la definizione di vere e proprie azioni operative da intraprendere. Anche, banalmente, il fatto di non definirsi Piano conferisce al documento una limitata coerenza sul campo, rivestendo più che altro funzione di studio ed analisi propedeutica ad un vero e proprio Piano

<sup>18</sup> [https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-10/Mims\\_Mobilit%C3%A0%20e%20logistica%20sostenibili\\_pag%20singola%20r3\\_0.pdf](https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-10/Mims_Mobilit%C3%A0%20e%20logistica%20sostenibili_pag%20singola%20r3_0.pdf)

<sup>19</sup> <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/piano-generale-trasporti-e-logistica-avviati-dal-mims-i-lavori-per-la-sua>

dei trasporti nazionale, non dovendosi ad esempio sottoporre a procedure di valutazione ambientale strategica. La mancanza di dettagliate analisi metodologiche per la stima dell'interazione tra domanda ed offerta attuale e futura, peraltro nel documento sembra tenersi solo parzialmente conto degli investimenti infrastrutturali previsti dal PNRR e dal PC e quindi delle capacità residue sia lato passeggeri che merci, lascia intendere la natura di "documento di principi".

Ciò nonostante, alcuni elementi rappresentati nel documento fanno scopa con quanto evidenziato e promosso da FAST-Confsal negli ultimi anni nella piattaforma "Italia Velocemente Connessa".

Lato passeggeri, il MIMS riconosce quanto più volte sostenuto dal sindacato in termini di eccessivo utilizzo del mezzo privato e della bassa quota modale del TPL nei centri urbani nazionali, per cui si rende necessario migliorare l'offerta, dal punto di vista sia infrastrutturale dando continuità agli investimenti PNRR e nazionali, sia della qualità dei servizi; si parla di un piano di resilienza per i servizi di trasporto<sup>20</sup> come più volte auspicato da FAST-Confsal, quest'ultima richiedendolo anche per il comparto merci; viene proposto il potenziamento della figura del mobility manager come evidenziato anche nel position paper sindacale del 2021 nonché quella di adottare strumenti incentivanti per servizi passeggeri aggiuntivi in aree a forte deficit di accessibilità nelle more della cantierizzazione degli interventi necessari (TAV bonus).

Lato trasporto merci, molte delle indicazioni di policy fornite nel capitolo riprendono le proposte sollevate da FAST-Confsal<sup>21</sup>: dalla necessità di una pianificazione territoriale degli insediamenti produttivi ed industriali nonché abitativi per una più efficiente governance delle supply chain aziendali e dei processi di city logistics a livello locale, quest'ultima quantomeno vigilata dal "centro", passando per l'esigenza di incrementare la dotazione di aree di parcheggio e sosta sicure certificate su standard europeo per gli autotrasportatori e la necessità di modificare la struttura polverizzata del mercato degli operatori logistici nazionali, per finire con l'esatta definizione dei terminal intermodali sul territorio nazionale (peraltro di segnala nel documento l'analisi per lo meno del mondo interportuale, che mancava da circa 10 anni nei documenti ministeriali) e la revisione smart del sistema degli incentivi per l'intermodalità.

In materia di sostenibilità e digitalizzazione, il documento riprende alcuni mantra di FAST-Confsal. Esattamente come scolpito nel rapporto di approfondimento "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il Paese" del 2021 ad opera sindacato, si ritiene necessario spingere sulla digitalizzazione della logistica urbana, sviluppare appieno la Piattaforma logistica digitale nazionale nel senso dell'interoperabilità tra piattaforme esistenti, estendere le esperienze dei Fast-Corridors dell'Agenzia delle Dogane, favorire un grande piano di formazione continua per l'ICT del personale impiegato nel settore.

In materia di sostenibilità ambientale, sottolineando l'esigenza di garantire adeguata manutenzione e resilienza alle infrastrutture come sempre ricordato da FAST-Confsal, il documento del MIMS, pur occupandosi sostanzialmente del trasporto stradale, riconosce la necessità di un approccio integrato che tocchi il rinnovo del parco veicolare, la realizzazione di infrastrutture per carburanti alternativi,

---

<sup>20</sup> MIMS, MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILI - Analisi e indirizzi strategici per il futuro, Capitolo 1 La mobilità delle persone, Armando Carteni, Professore di pianificazione dei trasporti, Università degli Studi della Campania – esperto STM, Mims Matteo Colleoni, Professore di sociologia dell'ambiente e del territorio, Università di Milano Bicocca – esperto STM, Mims, p.36

<sup>21</sup> MIMS, MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILI - Analisi e indirizzi strategici per il futuro, Capitolo 2 La logistica e il trasporto delle merci, Dario Aponte, esperto RAM, Matteo Arena, Responsabile porti e logistica RAM, Alfredo Baldi, Analista porti e logistica RAM, Vittorio Marzano, Professore di ingegneria dei trasporti, Università degli Studi di Napoli Federico II, pp. 90-91



l'approccio culturale alla mobilità sostenibile e l'adozione di strumenti che riducano la domanda improduttiva di trasporto (ad esempio efficientando i coefficienti di carico).

Infine, non per ordine di importanza, il documento strategico del MIMS riprende appieno le istanze di FAST-Confsal in materia di lavoro, dalla forte mortalità su lavoro del comparto costruzioni e trasporti alla necessità di ridurre il mismatch tra domanda ed offerta in settori chiave (in particolare autotrasportatori e macchinisti) con l'alleggerimento degli oneri burocratici ed economici di accesso alle professioni, al rafforzamento degli istituti tecnici con indirizzo logistico passando per l'adozione dei contratti di filiera in grado di omogeneizzare i livelli retributivi, di tutela e di formazione tra comparti del settore ed il rafforzamento delle competenze tecnico-economiche all'interno delle pubbliche amministrazioni.

In materia di regolazione, si plaude ad aver sollevato come già effettuato da FAST-Confsal nel 2021, la tematica delle concentrazioni di mercato che si stanno osservando nel settore e che impongono un serio ragionamento di policy in grado di governare tali processi.

In aggiunta a quanto sopra, ai sensi dell'articolo 5 della Legge 233/2021 "Semplificazione delle procedure riguardanti gli investimenti ferroviari", il MIMS ha redatto il **Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF)**, emanato il 29 aprile 2022 e registrato dalla Corte dei Conti il 01 agosto, che espone le esigenze di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, le attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete, l'individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici, rappresentando il documento base per la predisposizione del nuovo Contratto di programma 2022-2026 con RFI.

Più specificatamente, vengono individuate priorità ed programmi di interventi finalizzati al raggiungimento dei seguenti obiettivi: la piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T, per i quali sono necessari interventi di adeguamento delle linee ferroviarie agli standard prestazionali europei e di potenziamento delle reti TEN-T e dei valichi alpini; il potenziamento e la messa in sicurezza della circolazione ferroviaria grazie all'estensione dell'utilizzo dell'ERTMS a tutta la rete; l'aumento della resilienza alla crisi climatica, con il rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura, l'efficientamento energetico e l'aumento della sicurezza; il potenziamento e l'estensione dell'Alta Velocità (AV), sia attraverso la realizzazione di nuove linee che attraverso interventi di velocizzazione e superamento delle situazioni di saturazione; il miglioramento delle reti regionali, interregionali e dei nodi ferroviari delle città metropolitane; il miglioramento del sistema logistico nazionale, attraverso il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio con aeroporti, porti e terminali merci; l'aumento della qualità delle stazioni, valorizzando quali nodi intermodali e poli di attrazione per lo sviluppo del territorio; l'innovazione tecnologica da sviluppare nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e a livello di impianti di alimentazione del materiale rotabile a trazione alternativa (treni a idrogeno).

Parallelamente, è stato pubblicato a luglio 2022 il **"Documento Strategico della Mobilità Stradale"** che illustra lo scenario per lo sviluppo delle infrastrutture stradali nel quadro degli obiettivi di estensione e riqualificazione della rete, con la definizione dei programmi prioritari e delle metodologie di misurazione dei benefici connessi agli interventi programmati.

Nel gennaio 2022, con raccolta dei contributi al Rapporto sul Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica fissata a fine agosto 2022 ed in consultazione pubblica dal 19.10.2022, è stato avviato

l'esercizio di aggiornamento del **Piano Nazionale degli Aeroporti** (al 2035) da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), finalizzato ad aggiornare il Piano del 2015 e ad individuare:

- Ø i livelli di accessibilità e di connettività degli aeroporti italiani e indicare i livelli di con-accessibilità sul territorio nazionale;
- Ø le potenzialità di mercato a livello aggregato e dei singoli aeroporti;
- Ø le criticità di sviluppo per l'accompagnamento della domanda ed a caratterizzare il ruolo del trasporto aereo e la sua integrazione nella rete dei trasporti nazionale,
- Ø le potenzialità del cargo aereo, l
- Ø la sostenibilità e l'integrazione con le reti territoriali di ciascun singolo scalo nonché a rinforzare la digitalizzazione nel settore<sup>22</sup>.

Con l'esigenza di tenere conto delle opportune valutazioni di carattere socio-economico delle aree di riferimento, dei concetti di integrazione sinergica tra gli scali, di specializzazione di ruolo degli stessi e di promozione dell'integrazione intermodale, la bozza del Piano sottoposta a consultazione prevede **40 aeroporti di interesse nazionale**<sup>23</sup>, tra cui si segnala con grande soddisfazione rispetto al precedente Piano allegato al DPR 201/2015 e come richiesto dal 2020 da parte di FAST-CONFSAL l'inserimento dello scalo aeroportuale di Foggia insieme a quello di Forlì.

L'insieme degli aeroporti di interesse nazionale è organizzata secondo le seguenti **reti territoriali**:

- Ø Rete del Nord Ovest (Torino - Genova - Cuneo);
- Ø Rete Milanese (Malpensa - Linate - Bergamo);
- Ø Rete del Nord Est (Venezia - Treviso - Trieste - Verona - Brescia);
- Ø Rete dell'Emilia Romagna (Bologna - Parma - Rimini - **Forlì**);
- Ø Rete Toscana (Firenze - Pisa);
- Ø Rete Centrale (Ancona - Pescara - Perugia); Rete Laziale (Fiumicino - Ciampino);
- Ø Rete Campana (Napoli - Salerno);
- Ø Rete Pugliese (Bari - Brindisi - Taranto - **Foggia**);
- Ø Rete Calabria (Lamezia - Reggio Calabria - Crotona);
- Ø Rete Siciliana Orientale (Catania - Comiso - Lampedusa o Pantelleria);
- Ø Rete Siciliana Occidentale (Palermo - Trapani - Pantelleria o Lampedusa);
- Ø Rete Sarda (Cagliari - Alghero - Olbia).

Funzionalmente, gli scali sono classificati di "**rilevanza intercontinentale**" (Fiumicino, Malpensa e Venezia), di "**rilevanza internazionale**" (Bergamo, Napoli, Catania, Bologna) mentre gli altri aeroporti sono classificati come di "**rilevanza nazionale**".

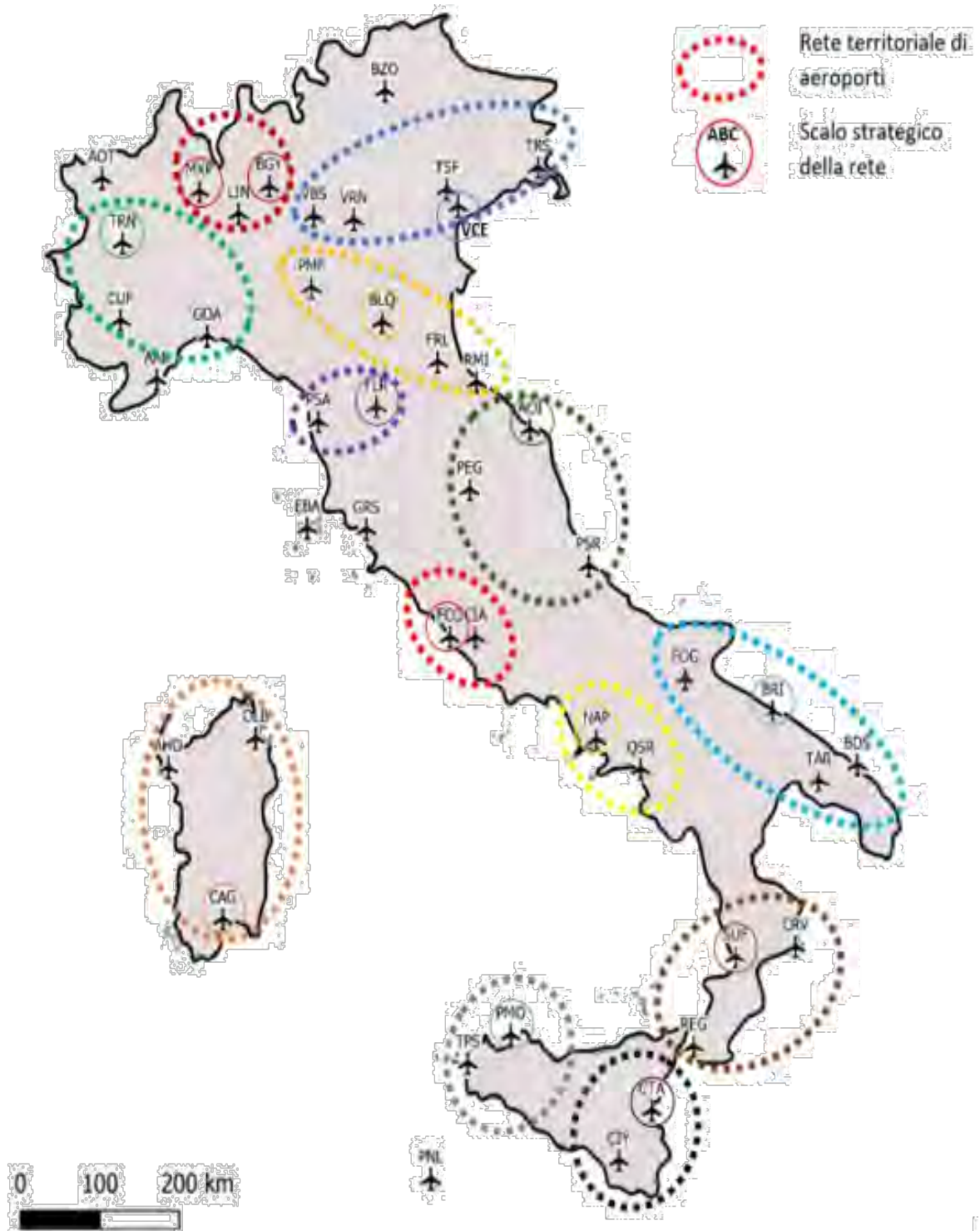
<sup>22</sup> ENAC, PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, Proposta di Piano, ottobre 2022

<sup>23</sup> Torino Caselle, Genova Sestri, Cuneo Levaldigi, Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Venezia Tessera, Treviso, Trieste Ronchi dei Legionari, Verona Villafranca, Brescia Montichiari, Bologna Borgo Panigale, Parma, Rimini, Forlì, Firenze Peretola, Pisa, Ancona Falconara, Pescara, Perugia, Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Napoli Capodichino, Salerno Pontecagnano, Bari, Brindisi, Taranto Grottaglie, Foggia, Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotona, Catania, Comiso, Lampedusa, Palermo, Trapani Birgi, Pantelleria, Cagliari, Alghero e Olbia.

# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Figura 5 - Reti territoriali degli aeroporti in Italia



Fonte: ENAC, PIANO NAZIONALE DEGLI AEROPORTI, Proposta di Piano, ottobre 2022

Come FAST-CONFSAL, al riguardo dell'Urban Mobility Framework, stiamo sostenendo la concreta costituzione di Hub Multimodali nei nodi urbani italiani partendo dai territori in cui le infrastrutture puntuali e di reti esistenti lo consentano attraverso modesti e celeri interventi di completamento e



raccordo tra le varie modalità di trasporto, quindi con una rilevante, contenuta e sollecita sostenibilità economica e ambientale.

Fin dagli anni scorsi, in particolare proprio con il position paper “Italia velocemente connessa” del 2020, abbiamo presentato al governo allora in carica e riproposto, nel 2021 e 2022, sia alle Commissioni parlamentari della XVIII<sup>a</sup> Legislatura che ai governi Conte II e Draghi, uno schema-modello che risponde a tale visione.

Con la nostra proposta-modello sul nodo di Foggia cerchiamo di declinare concretamente le previsioni di indirizzo e programmazione, già previste sin dal 2016 nell’Allegato del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al DEF, peraltro riprese e attualizzate nel Documento Strategico per la Mobilità Ferroviaria e come già scritto, passando per il nuovo Allegato al DEF Infrastrutture 2022 e le indicazioni del Documento MOVEO “Mobilità e logistica sostenibili - Analisi e indirizzi strategici per il futuro” del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

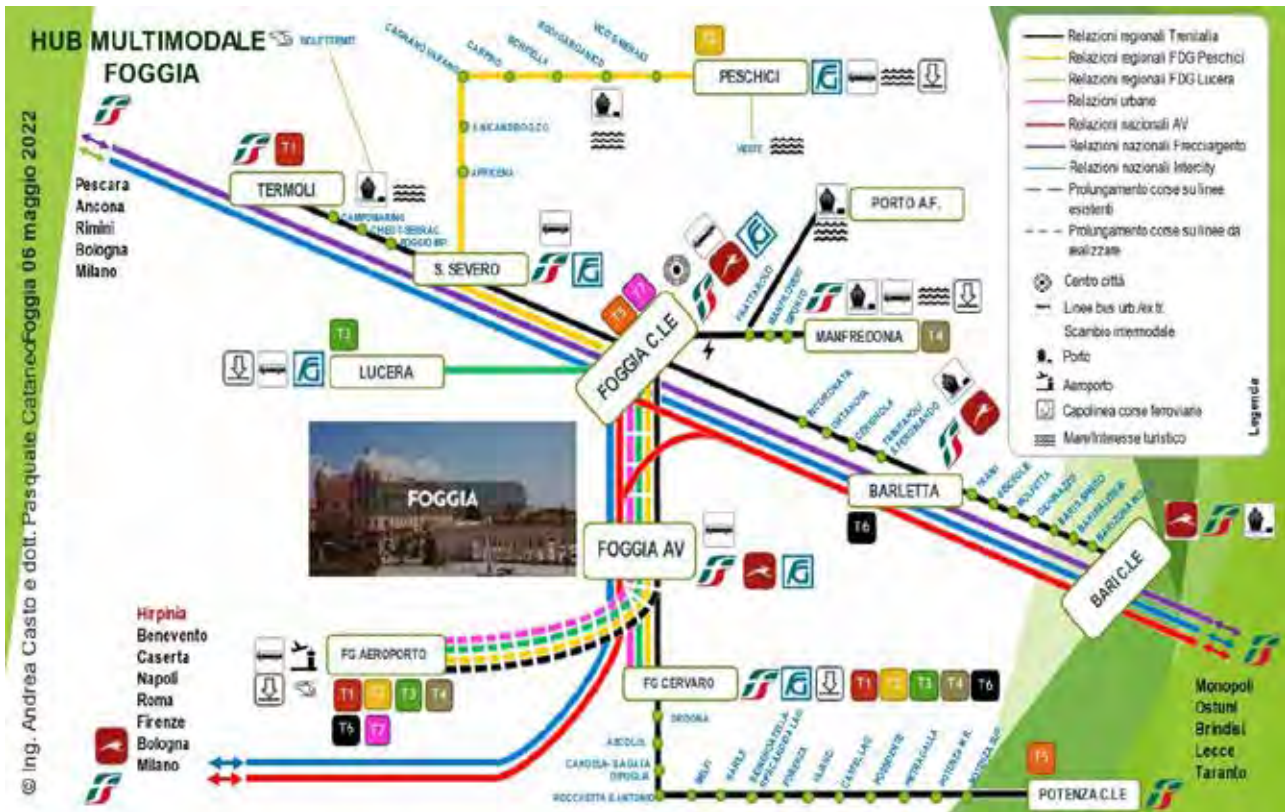
In pratica si può completare, in tempi brevi e con investimenti molto contenuti rispetto ad altri interventi simili, l’HUB multimodale recuperando PIL, competitività di sistema e territoriale in un territorio a forte ritardo di sviluppo, come molti altri nel Mezzogiorno e nelle Aree interne. In questo caso ci sono effetti positivi per oltre 4,5 mln di residenti in Puglia e Basilicata che avrebbero **una riduzione, per ogni viaggio da e per Benevento, Caserta, Napoli/Roma, di oltre 11 minuti per i treni veloci e di oltre 15 per gli intercity** oltre a riverberi positivi per accessibilità, coesione e competitività territoriale sia passeggeri che merci.

**Figura 6 - Nodo urbano -stazioni MAAS e integrazione con tessuto urbano**



Di seguito lo schema sul Nodo urbano di Foggia crocevia di due Corridoi TEN-T, quello Baltico-Adriatico esteso da Ancona a Foggia e quello Scandinavo-Mediterraneo con la trasversale da Napoli a Bari passando per il capoluogo dauno.

Figura 7 - Schema hub multimodale nodo/polo urbano di Foggia



Con la Stazione AV (finanziata), il suo collegamento con l'aeroporto Gino Lisa che sarebbe così connesso alla Rete TEN-T e le altre, l'elettrificazione della linea ferroviaria Foggia-Manfredonia si REALIZZEREBBE l'HUB MULTIMODALE (ferro-aereo-mare-strada), spendendo poco, in tempi brevi e valorizzando le infrastrutture esistenti ed altri investimenti in itinere come l'ammodernamento ed elettrificazione della Potenza-Foggia, utile come detto ai cittadini di Puglia e Basilicata nord, Irpinia e Molise e ai loro sistemi produttivi.

A ciò si aggiunge la proposta di ripresa e valorizzazione del progetto S.I.S.Te.M.A.<sup>24</sup> "Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione", elaborato negli anni scorsi dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT), inspiegabilmente accantonato.

L'Obiettivo Strategico del progetto S.I.S.Te.M.A.: "Nel futuro completamento delle reti transeuropee (RTE) occorre ispirarsi al modello di sviluppo policentrico come idea di sviluppo territoriale" Schema di Sviluppo Spaziale del territorio europeo (SDEC)<sup>25</sup> è oggi, per quanto accaduto in questi ultimi anni, ancor più attuale e ricercato in modo ampio sia dalla Unione Europea con i macroobiettivi del Next Generation con particolare riferimento alla riduzione dei divari territoriali nel rapporto Mezzogiorno-resto del Paese, centro-periferia, Città-aree interne.

Per tali motivi che riteniamo utile che sia ripresa tale progettualità che, come si può rilevare dal sito del MIT, si esplicita nei Progetti Pilota "Complessità territoriali" e "Aree sottoutilizzate". Queste visioni progettuali, aggiornate e coordinate, come abbiamo fatto noi di FAST e CONFISAL rappresentano

<sup>24</sup> <https://www.mit.gov.it/progetto/progetto-sistema-sviluppo-integrato-sistemi-territoriali-multi-azione>

l'occasione, a seguito della revisione della Rete TEN-T, dell'individuazione dei nodi/poli urbani e l'apporto garantito allo sviluppo territoriale dal sistema dei trasporti e della logistica, oltre a quello digitale e dell'energia, per infondere nuovo impulso allo sviluppo policentrico e reticolare tramite il rafforzamento delle connessioni tra grandi reti infrastrutturali e sistemi di città. Nella figura che segue abbiamo posto in rilievo l'area da noi presa a riferimento per declinare tale nostra visione.

**Figura 8 - I sistemi territoriali individuati dal Progetto S.I.S.Te.M.A.**



### 2.3 Andamenti macroeconomici nazionali

Il rimbalzo del PIL italiano nel corso del 2021 (+6,6% sul 2020), trainato da una buona crescita degli investimenti fissi lordi (+17%) e dagli scambi internazionali (+14,2% delle importazioni e +13,3% delle esportazioni), ha lasciato comunque la ricchezza prodotta nel Paese ad un livello inferiore a quello del 2009 e del pre-pandemia (2019), a testimonianza che l'evidente disastroso impatto economico del Covid-19 del 2020 si è imperniato su un contesto che era comunque già stagnante e che vedeva nella domanda estera (importazioni ed esportazioni) l'unica variabile dinamica.

Nel corso del 2022, con stime peraltro ridimensionate a partire dal primo trimestre a causa del mutato contesto economico globale derivante dalle spinte inflazionistiche e dal conflitto in Ucraina,

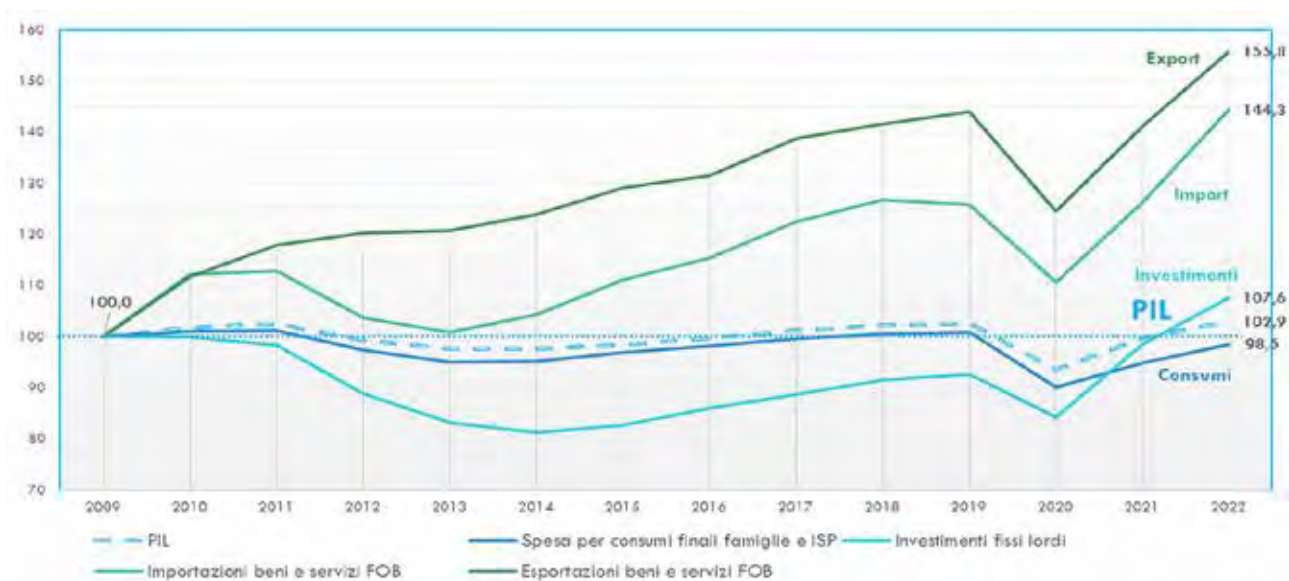


# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

secondo l'ultima NADEF di settembre 2022, si stima una crescita del PIL del 3,3%, un aumento dei consumi di famiglie e ISC del 3,9%, un incremento del 9,2% degli investimenti fissi lordi, del 14,3% delle importazioni e del 10,4 dell'export di beni e servizi. Tali dati dovrebbero segnare il superamento dei valori del PIL del 2019 mentre la domanda interna rimarrebbe comunque a valori inferiori al 2009 ed al 2019. Da rilevare le performances esportativa del paese (+56%) e delle importazioni (+44%) nell'arco temporale 2009-2022.

**Figura 9- Andamento variabili macroeconomiche Italia 2009-2022 (valori 2009=indice 100)**



Fonte: proprie elaborazioni da dati Istat e NADEF Autunno 2022; PIL e variabili a prezzi costanti valori concatenati con anno di riferimento 2015; IFL dati destagionalizzati

Per quanto concerne le prospettive macroeconomiche nazionali per i prossimi anni, nonostante un tasso di cambio abbastanza favorevole che dovrebbe continuare anche nel 2023, **emerge un quadro deteriorato rispetto alle aspettative delineate negli scorsi anni, in particolare per il 2023, con enormi incertezze all'orizzonte quali la durata della crisi energetica, l'effetto delle politiche monetarie restrittive che dovrebbero raffreddare le economie globali, l'eventuale perdurarsi dello shortage di commodities e materiali, le tensioni geo-politiche e conflitti, e, non da ultimo, la situazione sanitaria globale.**

**Tabella 2 – Variazioni 2023-2025 variabili macroeconomiche Italia y/y%**

	2023	2024	2025
Prodotto Interno Lordo	0,6	1,8	1,5
Consumi delle famiglie e ISP	0,6	1,3	1,4
Investimenti fissi lordi	3,0	...	...
Esportazioni di beni e servizi	1,5	4,2	3,3
Importazioni di beni e servizi	1,9	4,3	3,4

Fonte: NADEF 2022

## 2.4 Andamenti del mercato dei trasporti nazionale

### 2.4.1 Comparto merci e logistica

La quasi sostanziale invarianza del PIL reale del paese nel periodo 2019-2022 visto nel paragrafo precedente non riflette la fotografia della domanda del trasporto merci nazionale dello stesso periodo, nonostante la consueta e storica proporzionalità diretta tra andamento macroeconomici e trasportistici. Successivamente al calo generalizzato dei flussi registrato nell'anno di scoppio della pandemia (ad eccezione delle tonnellate movimentate in container nei porti nazionali grazie all'exploit dello scalo di transhipment di Gioia Tauro), **già nel 2021 si è registrato il sorpasso dei volumi trasportati nel 2019 in tutte le diverse modalità di trasporto, ad eccezione dei traffici marittimi totali e del cargo aereo.** Peraltro, proiettando per l'intera annualità 2022 le performances registrate nel corso dei primi mesi dell'anno (gennaio-luglio per il traffico ferroviario, gennaio-agosto per il cargo aereo, gennaio-giugno per il trasporto marittimo e per quello autostradale), **tutte le diverse modalità superano in volumi trasportati e movimentati nell'anno pre-pandemico del 2019.**

Come emerge dalla figura che segue, nel lungo periodo il traffico Ro-Ro è quello che è aumentato maggiormente, nonostante nel primo semestre 2022 faccia registrare un -3,3% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, seguito dal cargo aereo (+46,1% nel periodo 2009-2022, con un +4,4% nel 2022 rispetto al 2021) e dal traffico containerizzato marittimo (+8,4% primo semestre 2022 su primo semestre 2021).

Il trasporto ferroviario delle merci ha realizzato un'ottima performance nel lungo periodo (+23,9% nel periodo 2009-2022), a cui nonostante la leggera contrazione in termini di treni-km nei primi 7 mesi del 2022, fa da contraltare una leggera crescita in termini di tonnellate-km, confermando l'incremento sia delle percorrenze medie che del peso medio per treno già registrato nelle annualità precedenti. Deciso aumento nei primi 6 mesi del 2022 rispetto all'anno precedente anche dei flussi di veicoli pesanti-km su rete autostradale, che segnano un +7,2%.

Figura 10 - Andamento trasporto merci in Italia 2009-2022

Modalità	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Cargo aereo (tonn)	100	115	118	115	116	120	125	135	142	142	140	112	138	146,1
Cargo autostrade (HGV-km)	100	102	102	98	95	98	100	105	108	108	110	95	110	115,4
Cargo mare totale (tonn)	100	110	112	108	108	110	112	113	114	114	114	102	112	117,7
Cargo mare Ro-Ro (tonn)	100	105	105	100	102	110	115	125	135	145	142	135	150	154,2
Cargo mare container (tonn)	100	110	112	108	110	112	115	118	118	115	115	118	125	134,9
Cargo ferro (treni-km)	100	95	98	95	98	100	102	105	108	110	112	110	118	123,9

**Tabella 3 – Andamento e volumi trasporto merci in Italia 2009-2022 e variazioni %**

Modalità	2009	2019	2020	2021	2022*	Var. % 2019- 2022	Var. % 2021- 2022
Cargo aereo (tonn)	778.471	1.103.119	842.056	1.088.779	1.137.053	3,1%	4,4%
Cargo autostrade (HGV-km in mln)	18.364	19.964	17.493	20.170	21.622	8,3%	7,2%
Cargo mare totale (tonn)	437.871.798	490.353.747	443.207.090	480.612.976	505.124.238	3,0%	5,1%
Cargo mare Ro-Ro (tonn)	76.931.379	113.212.704	106.327.466	122.572.786	118.650.457	4,8%	-3,2%
Cargo mare container (tonn)	94.049.576	111.302.797	114.311.231	117.012.416	126.841.459	14,0%	8,4%
Cargo ferro (treni-km in migliaia)	42.713	48.429	47.239	53.569	52.926	9,3%	-1,2%

Fonte: Istat e PIC RFI, ESPO e RAM, AISCAT, Assoaeroporti; \*per il 2022 stima applicando i coefficienti di variazione gen-ago. per cargo aereo, gen.-luglio per cargo ferro, gen-giu. per trasporto marittimo e traffici autostradali

Come abbiamo già anticipato nell'introduzione il settore del trasporto merci e della logistica risulta essere un orizzonte sul quale dover concentrare gli sforzi del sistema Paese. **Nell'ottica di una strategia euromediterranea il nostro Paese, piattaforma naturale protesa nel mare, non può non essere valorizzata dalla politica UE e nazionale in questo ambito.**

**Tabella 4 - Bilancia trasporti mercantili internazionali merci**

**Bilancia dei trasporti mercantili**  
(milioni di euro, valori percentuali ove indicato)

Flussi	Modo di trasporto	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Crediti</b>	Nave	4.006	3.757	3.598	4.055	3.912	4.510	4.241	4.525	3.761	4.143
	di cui: estero su estero	2.468	2.518	2.132	2.346	2.030	2.705	2.502	2.802	2.146	2.348
	Aereo	281	52	299	286	287	352	376	319	346	439
	Strada	2.502	2.526	2.889	3.034	3.051	2.974	3.092	3.089	2.718	3.490
	Ferrovia	29	26	28	30	30	30	30	34	38	38
	Condotte	6	6	10	11	12	12	15	15	8	8
<b>Totale</b>		<b>6.823</b>	<b>6.367</b>	<b>6.825</b>	<b>7.417</b>	<b>7.293</b>	<b>7.878</b>	<b>7.754</b>	<b>7.981</b>	<b>6.871</b>	<b>8.117</b>
<b>Debiti</b>	Nave	5.626	4.884	5.274	5.956	5.600	6.143	5.878	5.884	5.598	9.909
	Aereo	646	566	864	817	753	906	960	884	1.437	1.554
	Strada	4.775	4.655	5.262	5.423	6.061	6.215	6.305	6.300	5.748	6.972
	Ferrovia	289	309	378	372	380	404	399	384	343	336
	Condotte	533	588	574	587	563	543	308	443	298	251
	<b>Totale</b>		<b>11.868</b>	<b>11.002</b>	<b>12.351</b>	<b>13.154</b>	<b>13.356</b>	<b>14.212</b>	<b>13.850</b>	<b>13.895</b>	<b>13.425</b>
<b>Saldi</b>	Nave	-1.620	-1.127	-1.676	-1.901	-1.688	-1.633	-1.637	-1.359	-1.837	-5.766
	Aereo	-365	-513	-565	-531	-466	-554	-584	-565	-1.092	-1.115
	Strada	-2.273	-2.129	-2.373	-2.388	-3.010	-3.241	-3.213	-3.211	-3.030	-3.483
	Ferrovia	-260	-283	-350	-342	-349	-374	-369	-351	-305	-298
	Condotte	-527	-582	-563	-576	-550	-531	-293	-428	-290	-243
	<b>Totale (A)</b>		<b>-6.044</b>	<b>-4.635</b>	<b>-6.526</b>	<b>-6.737</b>	<b>-6.064</b>	<b>-6.333</b>	<b>-6.096</b>	<b>-5.914</b>	<b>-6.554</b>
<i>Memo:</i>											
<b>Saldo complessivo dei servizi di trasporto<sup>1</sup> (B)</b>		<b>-8.223</b>	<b>-7.934</b>	<b>-8.286</b>	<b>-8.363</b>	<b>-8.418</b>	<b>-9.228</b>	<b>-9.518</b>	<b>-9.795</b>	<b>-7.793</b>	<b>-11.883</b>
<i>A in percentuale di B</i>		61,3	58,4	66,7	68,6	72,0	68,6	64,0	60,4	84,1	91,8
<b>Saldo di conto corrente</b>		<b>-3.746</b>	<b>17.963</b>	<b>30.859</b>	<b>23.761</b>	<b>44.175</b>	<b>44.923</b>	<b>44.760</b>	<b>57.867</b>	<b>62.107</b>	<b>43.371</b>

(1) Oltre ai trasporti internazionali di merci, includono anche quelli di passeggeri e i servizi postali.

Fonte: Bankitalia - Statistiche - Indagine sui trasporti internazionali di merci - 2021

Il trend negativo della bilancia dei trasporti mercantili, dura da molti anni e ha raggiunto un saldo negativo nel 2021 di circa 11 miliardi di euro come riportato nella figura precedente. Come Organizzazione sindacale tutto ciò non ci lascia indifferenti e, siamo certi, che lo stesso vale per i rappresentanti istituzionali e i policy makers presenti.

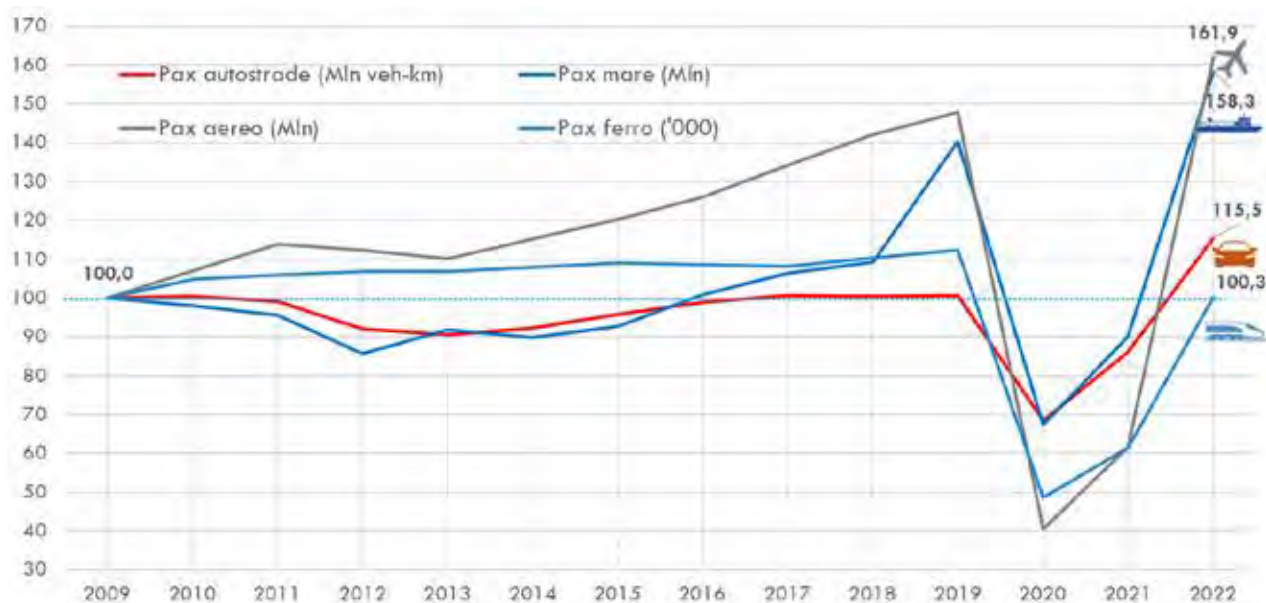
Nella tabella tratta dall'Indagine annuale di Bankitalia sui trasporti internazionali di merci, risulta chiaro il trend decennale e come, per il 2021, i valori si siano consistentemente innalzati rispetto a quelli già negativi degli anni precedenti. **Bisogna intervenire, tutti insieme, in considerazione degli effetti positivi in termini di PIL e occupazione, ma anche in termini di sostenibilità economica e ambientale.**

### 2.4.2 Comparto passeggeri

Il comparto passeggeri, rispetto al trasporto merci, ha chiaramente sofferto in misura più accentuata gli anni della pandemia da Covid-19, con flussi che anche nel 2021 risultavano inferiori di circa il 60% per il trasporto aereo, del 45% per il trasporto ferroviario, del 36% per il settore marittimo e del 14% per il trasporto stradale leggero rispetto al 2019.

Tuttavia, se si dati del primo semestre del 2022 dovessero essere confermati per il restante periodo dell'anno, il rimbalzo dovrebbe essere netto con un vero e proprio boom rispetto al 2021 (+162%) per il trasporto aereo, un incremento del 75% per il trasporto marittimo (dove a fronte del +60,8% dei traghetti si assiste al +702,5% del traffico crocieristico), del 63,1% del traffico ferroviario e del 34% per il traffico autostradale passeggeri. **In sostanza, tutte le modalità di trasporto dovrebbero recuperare e superare i valori del 2019, ad eccezione del trasporto su ferro che rimarrebbe a valori inferiori del 10,7% rispetto al pre-pandemia.**

Figura 11 - Andamento trasporto passeggeri in Italia 2009-2022





**Tabella 5 - Andamento e flussi trasporto passeggeri in Italia 2009-2022 e variazioni %**

Modalità	2009	2019	2020	2021	2022	Var. % 2019-2022	Var. % 2021-2022
Pax autostrade (Mln veh-km)	64.207,8	64.690,8	43.919,4	55.322,4	74.132,0	14,6%	34,0%
Pax mare ('000)	48.164,0	67.563,7	32.451,7	43.356,0	76.219,9	12,8%	75,8%
Pax aereo (Mln)	130,7	193,1	52,9	80,7	211,6	9,6%	162,4%
Pax ferro ('000)	799.873,0	898.472,0	389.883,0	491.782,0	802.096,4	-10,7%	63,1%

Fonte: Eurostat, ESPO e RAM, AISCAT, Assoaeroporti; \*per il 2022 stima applicando i coefficienti di variazione gen-ago. per aereo, gen-giu per ferro, mare e traffici autostradali

Per quel che concerne gli spostamenti con il trasporto pubblico locale, che probabilmente soffre oltre alla cronica disaffezione degli utenti a causa della limitata offerta di servizi e di parco circolante di scarsa qualità anche di modifiche strutturali della domanda, i dati dei primi nove mesi del 2022 sebbene in forte crescita rispetto all'anno precedente "risultano inferiori del 13% rispetto al 2019 (-23% e -38% nel 2021 e 2020, rispettivamente), mentre con riferimento al solo trasporto ferroviario regionale di Trenitalia i traffici passeggeri sono inferiori del 23% a quelli del 2019 (-43% e -54% nel 2021 e 2020, rispettivamente)<sup>25</sup>".

### 2.4.3 Il mercato del lavoro

Anche in questa edizione vogliamo focalizzare l'attenzione sul modo in cui il mondo del lavoro deve incrociare i cambiamenti di una società sempre più in evoluzione. Dobbiamo prendere atto che a un anno di distanza dal precedente position paper non siamo in grado di apprezzare significativi passi in avanti riguardo al "mercato del lavoro", terminologia che identifica in maniera formale un tema molto concreto, che riguarda la vita delle persone. Per questo è necessario interrogarsi continuamente sui cambiamenti in atto, mettendo in campo le migliori esperienze e competenze.

Non possiamo limitarci ad interpretare i mutamenti sociali ed economici guardando dallo specchietto retrovisore. E ciò significa non mettersi su posizioni di difesa né coltivare l'ipotesi, oggi impensabile e non condivisibile, che sia possibile fermare i processi innovativi con azioni che si rivelerebbero solo inutili battaglie di retroguardia.

Per questo, come sindacato, riteniamo necessario sviluppare la nostra capacità progettuale per aprire il confronto alla più ampia partecipazione di tutte le parti sociali disposte a dialogare con tutti gli attori coinvolti. Tale confronto deve tenere al centro la persona, ricercando la dimensione umana del lavoro e il modo di usare le nuove tecnologie al fine di rendere compatibile il lavoro con la vita sociale delle famiglie e dei singoli lavoratori.

Certamente il periodo pandemico ha accelerato la fase di integrazione fra tecnologia e società, un rapporto che diventa ogni giorno più stretto e vincolante.

Come sindacato, però, non possiamo non vedere che questa evoluzione, per alcuni versi positiva, sembra sempre più invasiva e riduce la distanza fra vita privata e attività lavorativa, che fino a ieri era ben definita e reggeva l'intera organizzazione del lavoro. Oggi l'uso dello smart working o lavoro agile e

<sup>25</sup> MIMS Struttura Tecnica di Missione, Osservatorio sulle tendenze della mobilità di passeggeri e merci (III trimestre 2022), ottobre 2022.



delle tecnologie ci impone un'apertura mentale differente, ma non bisogna mai abbassare la guardia sulle esigenze dell'uomo e del rapporto tra lavoro, famiglia e tempo libero.

La CONFSAL - e conseguentemente anche la FAST-CONFSAL - da tempo stanno lavorando a nuove idee da trasformare in proposte volte proprio ad accompagnare i cambiamenti in atto.

Riguardo ai contratti, il settore trasporti presenta ancora uno scenario articolato, disomogeneo e frammentario.

Dall'ultimo rapporto del CNEL sui *"Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro vigenti depositati nell'Archivio CNEL"*, pubblicato nel mese di dicembre 2021 emerge, infatti, che i contratti stipulati e attualmente in vigore all'interno del settore sono 80.

In particolare:

- 1 per il comparto ferroviario ("Attività Ferroviarie");
- 1 per il comparto "Autoferrotranvieri";
- 8 per il comparto aereo;
- circa 25 per il comparto autotrasporti e per attività ausiliarie e connesse;
- 6 per il comparto marittimo;
- 4 per il comparto taxi e noleggio autobus;
- circa 35 contratti relativi ad attività e categorie residuali quali ad esempio Funivie, Elicotteri, Autoscuole, ecc.

Rispetto all'inizio del 2020, nonostante i due anni di emergenza epidemiologica dovuta alla diffusione del Covid-19, il numero di contratti di primo livello stipulati all'interno del settore è aumentato, passando da 70 a 80 contratti. In particolare, il descritto incremento contrattuale è stato registrato soprattutto nel settore marittimo e in quello dell'autotrasporto e della Logistica.

Nonostante il settore in generale abbia risentito degli effetti della pandemia - soprattutto per quanto riguarda il traffico aereo - si rappresenta che determinate aree contrattuali del settore Trasporti non hanno subito conseguenze significativamente dannose; anzi, in determinati perimetri contrattuali è stata manifestata l'esigenza di acquisire nuovo personale, circostanza che ha portato - soprattutto nel centro nord - anche a incrementi occupazionali. Tale fenomeno è stato rilevato ad esempio nel comparto dell'autotrasporto e della logistica e deve ritenersi correlato allo sviluppo esponenziale dell'e-commerce negli ultimi due anni.

Il settore dei trasporti, dal punto di vista contrattuale e del mercato del lavoro, ha presentato nell'ultimo biennio ulteriori specificità puntualmente rilevate nell'ambito del "XXIII RAPPORTO MERCATO DEL LAVORO E CONTRATTAZIONE COLLETTIVA 2021"; ad esempio, nell'ambito settoriale dei servizi, dei trasporti e della logistica si è registrato un maggior numero di assunzioni di personale green rispetto al 2019, con oltre 183 mila unità; e ancora, il settore Trasporti rientra tra i sette (settori "meccanici", "tessili", "alimentaristi", "terziario, distribuzione, servizi", "trasporti", "credito e assicurazioni", "CCNL pluri-settoriali, micro-settoriali, altri") nei quali ha luogo la maggiore concentrazione di lavoratori occupati con riguardo all'intero mercato.

Sotto il profilo degli istituti e della regolamentazione del rapporto di lavoro, la contrattazione del settore - seppur con le evidenti differenze sussistenti in base al tipo di comparto - presenta generalmente un alto livello di contrattazione che, a nostro avviso, non corrisponde a un altrettanto alto livello di tutele omogenee.

Tutti i contratti prevedono la corresponsione delle mensilità aggiuntive (tredicesima e quattordicesima), nonché meccanismi di welfare aziendale.

Centrale è il ruolo che le parti sociali affidano agli Enti Bilaterali.

A titolo esemplificativo, all'interno di numerosi CCNL ("Attività ferroviarie", "Autoferrotranvieri", "Noleggio Autobus con conducente", ecc.) sono previsti strumenti di bilateralità cui sono devolute importanti funzioni:

- Comitato per le pari opportunità;
- Comitato per la sicurezza sul lavoro.

A ciò si aggiunga la diffusa previsione contrattuale di un Osservatorio Nazionale cui sono demandati compiti di analisi, verifica e confronto su specifici aspetti del mercato del lavoro e del settore di riferimento.

Si evidenzia, infine, la previsione in numerosi contratti del settore di appositi Fondi deputati alla realizzazione di politiche di welfare e in particolare all'erogazione di prestazioni di previdenza complementare e di assistenza sanitaria.

Per quanto riguarda, invece, la contrattazione di secondo livello, si segnala una scarsa tendenza nel settore allo sviluppo di intese a livello aziendale, soprattutto laddove i datori di lavoro non costituiscono realtà strutturate o aziende di medio - grandi dimensioni. Anche la contrattazione territoriale di secondo livello non è diffusa ed è tradizionalmente poco utilizzata.

Siamo consapevoli dell'importanza della stabilità e della continuità occupazionale presente nel sistema europeo e nei nostri principi costituzionali, che tutelano il lavoro e la dignità dei lavoratori anche mediante il divieto di interrompere il rapporto di lavoro senza una idonea giustificazione e coscienti che il valore della stabilità viene inoltre sancito dall'ordinamento vigente attraverso la preferenza del legislatore italiano per il contratto a tempo indeterminato rispetto a ogni altra forma negoziale a tempo determinato (art. 1, D.Lgs. n. 81/2015).

La FAST-Confasal, però, mira a raggiungere una tutela più equilibrata ed equa per tutti i lavoratori, affinché il sistema di sanzioni previsto per il licenziamento illegittimo sia effettivamente in grado di disincentivare quei comportamenti volti ad interrompere il rapporto di lavoro senza una reale e seria ragione disciplinare o organizzativa. Consideriamo necessario rafforzare la tutela prevista dalla legge in caso di dimissioni per giusta causa, considerata troppo blanda e non sufficiente a indennizzare la incolpevole perdita del posto di lavoro. Pertanto, oltre alla indennità sostitutiva del preavviso, si ritiene opportuno introdurre una sanzione risarcitoria contrattuale analoga a quella stabilita per il licenziamento ingiustificato nelle aziende di piccole o medie dimensioni.

Lo scenario contrattuale del settore evidenzia una tendenza alla proliferazione di nuovi contratti anziché alla semplificazione contrattuale, con grandi contratti collettivi nazionali con all'interno sezioni specifiche.

I tentativi in tal senso prodotti nel ventennio scorso, Contratto della Mobilità, Contratto del Trasporto Aereo, contratto della Viabilità non hanno ancora sortito effetti. In verità sembra che le parti sociali, in primis le rappresentanze dei lavoratori, abbiano invertito la rotta.

Questa situazione, se non opportunamente corretta, è destinata addirittura a peggiorare, scaricando i suoi effetti negativi sulla qualità del lavoro degli addetti e generando per le aziende processi di concorrenza sleale, basata sulla continua compressione del costo del lavoro, agendo non solo sugli istituti retributivi, ma anche su quelli dello svolgimento del rapporto di lavoro.



I fenomeni di liberalizzazione e privatizzazione, apparsi all'orizzonte vent'anni fa, ormai si sono completamente affermati e vediamo come hanno trasformato, spesso in peggio, intere filiere. Si pensi al trasporto aereo di questo Paese che non vede più la presenza dell'Alitalia, che ha consegnato la gran parte del mercato soprattutto a Ryanair, con una serie di ricadute pessime, a partire dal fatto di avere una compagnia non più all'altezza – non ce ne vogliono gli amici di ITA Airways – i cui lavoratori hanno perso diritti e livelli retributivi mentre quelli delle low cost, specialmente in Ryanair, hanno condizioni di impegno e retribuzioni che pur lasciando molto a desiderare (e siamo eufemistici), sono certamente migliori di quelle attualmente applicate nel vettore che lo Stato è in procinto di privatizzare.

Non si può rispondere all'anarchia del libero mercato con il proliferare di contratti a seconda della rappresentanza datoriale che si affaccia sulla scena. Questo è successo nella logistica, nel trasporto marittimo e succederà sempre di più in ogni altro settore. Nel trasporto aereo meno, solo perché in Italia questo settore produttivo è alla canna del gas, per le scelte disastrose prodotte dai vari governi del passato e perché si sta ancora riprendendo dalla devastazione della pandemia.

Cosa si può fare? Cosa si deve fare? Certamente fermarsi e riflettere.

Analizzare il contesto, verificare i bisogni, aprire un vasto confronto a tutto tondo tra tutti i protagonisti della vita dei trasporti e della logistica e capire se si è ancora in tempo a riprendere la via della semplificazione contrattuale. Certo, per farlo occorre un cambio di paradigma. Primo fra tutti quello di aprire le porte del confronto a tutti i soggetti che rappresentano i lavoratori, togliendo di mezzo supremazie spesso non confortate dalla realtà dei fatti. **La nostra posizione è che si debba ripartire dall'accordo interoconfederale sulla rappresentanza e sulla rappresentatività.**

Dal 2014 a oggi le principali centrali sindacali hanno scritto e deciso su questo ma poi, chissà perché, si sono sempre fermate ai buoni propositi e non hanno mai proceduto in tal senso. Bene, perimetriamo gli ambiti contrattuali omogenei dei trasporti e i relativi contratti madre li discutono e firmano solo quelli che hanno i requisiti previsti nell'accordo interoconfederale.

Noi siamo pronti. Loro?

## 3. Lo stato dell'arte delle proposte FAST-CONFISAL

Il presente capitolo, al pari di quanto effettuato lo scorso anno, fornisce una sintesi del percorso avviato da FAST-Confisal a partire da ottobre 2020 nel quadro dell'iniziativa "Italia velocemente connessa", vale a dire del programma finalizzato ad incrementare il posizionamento, l'impatto e la visibilità dell'organizzazione attraverso la costituzione di una piattaforma contenutistica e di disseminazione delle proposte dell'organizzazione sindacale sia nella sua Confederazione che nell'articolazione categoriale dei trasporti, nell'ambito della pianificazione, programmazione e contrattualistica nazionale dei trasporti.

Con tale finalità, vengono dapprima elencate le principali attività effettuate nel periodo autunno 2021-2022 in termini di advocacy e di contributo istituzionale del sindacato autonomo dei trasporti e logistica strettamente attinenti al programma "Italia velocemente connessa", per successivamente analizzare l'efficacia dell'azione dell'ente, raffrontando le istanze e le proposte suggerite con le misure effettivamente adottate ed implementate a livello governativo nazionale nel periodo autunno 2021 - autunno 2022.

Esattamente come realizzato nell'autunno dello scorso anno, tale esercizio permette da un lato di valutare l'efficacia dell'azione di FAST-Confisal, focalizzando altresì l'attenzione sul monitoraggio delle iniziative promosse dall'organizzazione e, dall'altro lato, di aggiornare il quadro delle criticità e dei fabbisogni e quindi delle proposte di breve, medio e lungo termine del sindacato autonomo del settore trasporti e logistica.

### 3.1 Relazione sulle attività effettuate nel periodo autunno 2021-2022

In conformità con quanto pubblicato nel documento "Italia Velocemente Connessa" del 2020 e nel "Primo rapporto di avanzamento" del 2021, tra l'autunno 2021 e l'autunno 2022 sono state avviate una serie di attività nonché di confronti istituzionali utili a far emergere e recepire le istanze del sindacato in materia di trasporti, logistica, lavoro e infrastrutture, con l'obiettivo di massimizzare l'accoglimento delle proprie proposte da parte dei decisori pubblici e di implementarle operativamente.

Si elencano di seguito le principali attività effettuate ed i rispettivi contenuti nel periodo di riferimento.



A ottobre 2021 FAST-Confisal ha prodotto, sulla scorta del position paper "Italia velocemente connessa", alcune proposte nell'ambito del Comitato di Sorveglianza del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 nel corso della seduta del 26 ottobre 2021. Tra le questioni segnalate i ritardi nella programmazione ed effettuazione di opere infrastrutturali essenziali per il sistema dei trasporti e della logistica. Sono stati esposti degli esempi significativi con i quali si è cercato di porre in rilievo, all'intero Comitato di Sorveglianza l'importanza non solo delle grandi opere ma anche di quelle, che pur avendo costi e tempi di realizzazione più brevi, apportano se realizzate notevoli vantaggi sia in termini diretti come trasporti e logistica che in una logica di integrazione e competitività dei sistemi produttivi.



A novembre 2021 FAST-Confsal ha avviato la prima rilevazione trimestrale del “Programma di monitoraggio delle riforme e degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza – Focus Mezzogiorno”, vale a dire il monitoraggio delle riforme e degli investimenti per il Mezzogiorno previsti nel PNRR e prescelti dalle proprie sedi territoriali. La rilevanza del Piano di ripresa e di resilienza e l’inserimento all’interno di

esso di molte istanze dell’ente, hanno reso evidente la necessità di monitorare in itinere ed ex-post lo stato di attuazione delle previsioni del Piano; a tal fine è stato quindi predisposto un cruscotto di monitoraggio sulle misure prescelte per l’arco temporale di attuazione (2021-2026) con pubblicazione aggiornata sul sito web di FAST-CONFSAL. Tra i principali alert segnalati, senza per questo decretarne il ritardo, si segnalavano le riforme relative all’attuazione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), l’adesione alla e-CMR e gli investimenti per le ZES Interregionale Puglia-Molise e Sicilia occidentale.



**Il 16 dicembre 2021 a Roma si è tenuto il secondo evento di “Italia Velocemente Connessa”** in cui, oltre alla pubblicazione del Primo rapporto di avanzamento, è stato organizzato un tavolo di lavoro che ha visto la partecipazione del Segretario Generale Confsal Angelo Raffaele Margiotta, del Segretario Generale Fast-Confsal Pietro Serbassi, del Direttore Generale di Alis Marcello Di Caterina, del Professore associato di diritto del lavoro UniMol Paolo Pizzuti, del Direttore Generale di ASSITERMINAL **Ales-**

**sandro** Ferrari, del Responsabile Sindacale e Lavoro ANAV Stefano Rossi, del Responsabile Relazioni Industriali **Gruppo** FSI Massimiliano Loffredi, del Professore dell’Università Mercatorum Pietro Spirito e del Coordinatore delle Relazioni Istituzionali ITA Airways Pietro Caldaroni. Il convegno, articolato in due differenti panel, ha trattato le esigenze degli operatori di trasporto in materia di investimenti per la sostenibilità e la digitalizzazione, al netto della tematica relativa alle infrastrutture, e le priorità attuali a future del mercato del lavoro nel settore dei trasporti.

Il documento pubblicato ha invece effettuato un resoconto delle attività avviate da FAST-Confsal nell’ambito del programma “Italia Velocemente Connessa”, rilevando l’accoglimento completo di 21 istanze e di 7 solo parzialmente sulle 38 totali presentate dall’ente. A margine di ciò, il paper ha altresì aggiornato le proposte sulla base delle nuove esigenze emerse nel corso del 2021.



A febbraio 2022 FAST-Confsal ha pubblicato sul proprio sito web il secondo monitoraggio trimestrale relativo allo stato di avanzamento delle riforme e degli investimenti per il Mezzogiorno previsti nel PNRR e prescelti dalle proprie sedi territoriali. Dal monitoraggio effettuato emergeva qualche criticità nell’attuazione delle riforme relative alla PLN e all’adesione alla e-CMR, nonché nella semplificazione e razionalizzazione delle normative in materia ambientale. A latere di ciò, alcune riforme

risultavano approvate in linea se non in anticipo rispetto alle scadenze europee (tra cui lo sportello unico doganale, la semplificazione della pianificazione portuale e l’adozione di procedure più rapide per la valutazione dei progetti di trasporto rapido di massa) su cui tuttavia FAST-Confsal ha richiesto un monitoraggio anche sull’attuazione delle stesse. Da ultimo, veniva sottolineato che non vi erano fonti pubbliche e univoche da cui poter monitorare lo stato di avanzamento della spesa degli investimenti avviati.



A metà febbraio sono state inviate **due memorie sul Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria**. La prima alla IX Commissione permanente Trasporti della Camera, la seconda invece alla 8<sup>a</sup> Commissione Lavori Pubblici del Senato. Tali documenti riportavano, in una visione propositiva e di collaborazione con le istituzioni parlamentari, alcune questioni relative alle infrastrutture puntuali e di rete che riguardavano, in modo sostanziale, l'impostazione complessiva del position paper "Italia velocemente connessa", in questo caso, nell'ambito del trasporto ferroviario e delle altre modalità di trasporto, in considerazione del fatto che il Documento Strategico Mobilità Ferroviaria presentato a fine dicembre 2021 dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in realtà trattava le questioni in termini intermodali, sistemici e di sostenibilità, economica e ambientale, per passeggeri e merci.



Sempre nel febbraio 2022, specificatamente sullo stato di avanzamento della spesa degli investimenti PNRR di competenza di RFI, la più grande stazione appaltante del Piano, FAST-Confsal ha emanato una breve nota in cui analizzava il tiraggio di spesa per gli anni 2020 e 2021. Plaudendo ad una spesa per investimenti effettiva complessiva (2,5 Mld di euro) maggiore rispetto a quella pianificata ex PNRR (2,2 Mld di euro), si analizzavano tuttavia alcune variabili che ne ridimensionavano la magnitudine: la contabilizzazione (permessa da Bruxelles) di cantieri operativi nel 2020; il peso percentuale, nella cifra complessiva, che rivestivano opere pianificate decenni prima e che avevano già fatto registrare importantissimi ritardi nell'attuazione (dalla AV Brescia-Padova al Terzo Valico); la territorializzazione della spesa effettiva, che di fatto aveva fatto ottimi passi in avanti sulle spese delle opere "al nord" mentre alcuni investimenti che avrebbero dovuto essere avviati nel Mezzogiorno non erano ancora partiti (programmi di investimento potenziamento delle linee regionali e miglioramento stazioni ferroviarie al Sud) o erano decisamente a rilento (es. sulle direttrici AV Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Palermo-Catania). Non da ultimo, a tutela dei lavoratori delle aziende appaltatrici, si segnalavano le criticità legate al vertiginoso aumento del prezzo dei materiali e dell'energia, che potrebbero avere impatti devastanti sulle procedure di gara e sulla continuità di molte aziende e, conseguentemente, sulla timeline degli investimenti condivisi con Bruxelles.



A metà marzo 2022 FAST-Confsal ha prodotto una nota di risposta alle richieste del Tavolo permanente per il partenariato economico, sociale e territoriale ad esito della presentazione illustrata dal Ministro Giovannini. In maniera più specifica, sono state inoltrate puntuali osservazioni per semplificare ancora più il processo di pianificazione strategica delle Autorità di sistema portuale a seguito dell'approvazione della Legge 156/2021; sono state dettagliate una serie di misure che dovrebbero efficientare il sistema portuale, dalla messa in campo della PLN e dell'implementazione dei PCS, all'estensione dei Fast Corridors, passando per la semplificazione delle autorizzazioni ambientali che fanno capo al MITE; sono state ritenute meritevoli nella finalità ma non adeguate dal punto di vista economico, le previsioni legislative orientate allo stanziamento di importi compensativi alle stazioni appaltanti per l'aumento dei prezzi dei materiali di costruzione; è stato proposto di estendere le procedure velocizzate di dibattito pubblico ex DL 77/2021 anche alle opere fuori PNRR e Fondo complementare; è



stata consigliata la sperimentazione dell'idrogeno nel trasporto stradale e ferroviario, ed i relativi investimenti, solo nel caso di utilizzo di "idrogeno verde"; sono state presentate una serie di condizioni ritenute essenziali per lo sviluppo del cold ironing nei porti nazionali, quali la necessità di omogenizzare la tariffa elettrica tra i paesi rivieraschi di bacini marittimi omogenei, l'esigenza di investire nelle infrastrutture di rete elettrica nei porti che dovranno adattarsi a nuove capacità ed infine l'esigenza che l'energia che alimenta gli impianti di cold ironing provenga da fonti rinnovabili.



A maggio 2022 è stato pubblicato sul sito web di FAST-Confsal il terzo rapporto di monitoraggio sullo stato di avanzamento delle riforme e degli investimenti per il Mezzogiorno previsti nel PNRR e prescelti dalle proprie sedi territoriali. In tale sede, è stata segnalata la criticità dell'approvazione della riforma relativa alle semplificazioni delle autorizzazioni ambientali, degli alert per le riforme della PLN e della e-CMR e per l'investimento ferroviario relativo alla direttrice diagonale "Completamento Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia" in cui il PFTE risultava ancora fermo presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Resta fermo il problema della rilevazione degli stati di avanzamento finanziari sugli investimenti intrapresi.



Sempre a maggio 2022, FAST-Confsal ha redatto un rapporto sugli stanziamenti per il settore del TPL in Italia con focus sulle misure di sostegno contro la crisi pandemica. Dall'analisi effettuata, che ripercorreva gli stanziamenti per annualità del Fondo per il TPL, l'insieme delle misure sia di carattere normativo derogatorio, sia a carattere di ristori e compensazioni delle evidenti perdite subite dal comparto a causa della pandemia Covid-19 ed in misura minore dal caro carburante registrato a partire dalla seconda metà del 2021, gli investimenti previsti nel PNRR e nel Fondo complementare, emergeva come il settore del TPL è stato fortemente attenzionato dal legislatore per far fronte agli shock subiti nell'ultimo triennio, fermo restando i forti disequilibri economico-finanziari derivanti dal recente aumento dei costi operativi e della riduzione della domanda e quindi delle entrate da tariffa.



A fine giugno 2022 FAST-Confsal ha partecipato all'evento "Competitività sostenibile" organizzato da FACE e CONSENSO alla presenza del Vice Ministro del MISE, in cui sono state evidenziate alcune proposte nel quadro generale dell'impennata dei prezzi delle materie prime e dei materiali al fine di conciliare l'ineludibile percorso della transizione energetica, della decarbonizzazione e dell'efficientamento energetico con la necessaria esigenza di tutelare la redditività delle imprese impegnate nei servizi di trasporto, nella gestione delle infrastrutture di trasporto e, non da ultimo, nelle imprese di costruzione delle infrastrutture di trasporto, con l'obiettivo ultimo di tutelare gli impatti occupazionali. In tal senso, per far fronte alla crisi energetica ed alle spinte inflazionistiche del 2022, FAST-Confsal ha incitato a rafforzare le compensazioni alle imprese stanziare con il DL Aiuti 2022, ad aggiornare il piano energetico nazionale per l'approvvigionamento, la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione di fonti energetiche per usi civili ed industriali, puntando indubbiamente sulle energie rinnovabili ma tenendo in adeguata considerazione anche il prezzo finale per l'uso che risulta elevatissimo in Italia rispetto agli altri paesi europei ed infine a predisporre un'analisi di fattibilità degli impegni di spesa

originariamente previsti nel PNRR e condivisi con Bruxelles alla luce delle difficoltà attuative recenti, anche al fine di rivedere e ri-prioritizzare i relativi investimenti.



FAST-Confsal è stata invitata a metà luglio 2022 al secondo evento MOVEO, vale a dire al percorso di incontri con gli stakeholder promosso dal MIMS che accompagna la redazione del nuovo Documento di indirizzo strategico per la mobilità e la logistica. L'evento di Napoli è stato incentrato sull'intermodalità per una logistica sostenibile e competitiva e l'ente ha partecipato al tavolo "Risorse Umane" proponendo una serie di misure, tra le quali, il rafforzamento dei contributi economici e

quindi della compartecipazione ai costi già varati nel DL Infrastrutture a favore dei giovani di età non superiore ai 35 anni, magari allargando la platea, che vogliono prendere la patente e/o l'abilitazione CQC, nonché la necessaria implementazione di in Italia un programma di realizzazione di aree di sosta e di parcheggio sicure e protette su standard europeo; supportare l'attrattività del comparto trasporti e logistica con una grande campagna promozionale a livello nazionale coordinata dal MIMS e dalle sigle sindacali più rappresentative, tesa ad aumentare la vocazione tra i giovani e tra le donne; a livello contrattuale, al fine di rinforzare i percorsi formativi incentivando gli stessi dipendenti all'attivazione di percorsi formativi mirati, l'introduzione nella contrattazione collettiva dell'indennità di professionalizzazione ad personam, e l'introduzione del contratto di agevolazione di accesso al lavoro, quale regime di primo ingresso per i lavoratori assunti con contratto a tempo indeterminato che, al momento dell'assunzione, risultano privi di esperienza professionale o di conoscenze e competenze specifiche relative alle mansioni da svolgere. A tal fine, le aziende si devono impegnare a fornire una specifica formazione, eventualmente finanziata con l'intervento dei fondi interprofessionali, durante l'orario di lavoro e secondo un piano formativo individuale che assicuri al dipendente l'acquisizione di competenze tecniche di base, nonché competenze trasversali e digitali. A fronte di tale formazione, al datore di lavoro è riconosciuta la facoltà di corrispondere al lavoratore un regime retributivo ridotto, per un periodo non superiore a 18 mesi dalla data di assunzione.



A luglio 2022, FAST-Confsal ha contribuito con una nota alla richiesta del Tavolo permanente per il partenariato economico, sociale e territoriale della Presidenza del Consiglio dei Ministri in merito al confronto tecnico sugli indicatori di sviluppo sostenibile, ai fini del monitoraggio del PNRR. In maniera più dettagliata, il sindacato ha ribadito che è indispensabile definire un nucleo ristretto e rappresentativo di indicatori per il monitoraggio del Piano, coerenti con gli indicatori per il monitoraggio degli obiettivi di sviluppo sostenibile, anche al fine di far sì che le misure rispettino i requisiti di

ammissibilità statistica e di coerenza con gli standard internazionali, allargando tuttavia il campo di rilevazione anche all'attuazione delle riforme ex PNRR ed evidenziando nuovamente la necessità di disporre di informazioni pubbliche circa l'avanzamento della spesa annua effettiva rispetto a quella prevista per quel che concerne gli investimenti inclusi nel PNRR.





**Sempre a luglio 2022, FAST-Confsal ha partecipato al terzo evento MOVEO a Firenze**, incentrato sulla tematica della mobilità sostenibile urbana delle merci e delle persone. In tale sede, sono state avanzate proposte in merito all'efficientamento della governance del TPL (piena attuazione delle previsioni previste dal DL 50/2017 in merito alla ripartizione del FNT superando il criterio della spesa storica, semplificazione sostanziale della governance che tenga fermo il finanziamento

statale con il FNT e i compiti di pianificazione e programmazione delle Regioni, al di sotto delle quali si potrebbe avere un unico ente di governo per ogni bacino di mobilità individuato che dovrebbe occuparsi dell'affidamento del servizio e della fase di esecuzione contrattuale), alla necessità di integrazione infrastrutturale ed infostrutturale dei nodi e delle reti di servizio di trasporto pubblico con le nuove forme di mobilità condivisa e di mobilità dolce; all'introduzione di obblighi, nelle gare gestite dagli enti di governo dei bacini, di criteri premiali per la selezione di imprese che si impegnano in investimenti per la digitalizzazione e il "greening" delle flotte e per le imprese che possiedono certificazioni di qualità ed ambientali e nel vincolo di inserimento di clausole sociali in grado salvaguardare l'occupazione dei lavoratori nel caso di subentro di nuovi gestori, o attraverso il mantenimento del posto di lavoro o per il tramite di percorsi di riallocazione garantiti dei lavoratori in esubero.

Lato city logistics, FAST-Confsal ha proposto di omogenizzare le modalità di pianificazione delle aree e strutture adibite alla logistica urbana, implementando aree di transshipment di prossimità al fine favorire l'intermodalità (mediante uso di e-van, e-bike e e-scooter) sul modello di City Porto a Padova; l'adozione di una piattaforma digitale pubblica a livello nazionale per il settore della logistica urbana, finalizzato ad ottimizzare le spedizioni, i prelievi di merce, i load factor e quindi a minimizzare la congestione, i carichi a vuoto e ad incrementare la redditività per viaggio delle singole aziende; ad incrementare le risorse ex PNRR per la digitalizzazione delle imprese di trasporto ed infine a definire un pricing nazionale per le consegne a domicilio e dei resi, differenziando dal punto di vista tariffario con sia le diverse modalità di consegna (48 ore, 24 ore, in giornata, instant delivery) che le caratteristiche del trasporto utilizzato (mezzo a 0 emissioni, mezzo ibrido, mezzo ordinario, etc...) per internalizzare i costi esterni generati da tali modalità di consegna di ultimo miglio nei contesti urbani.



Con la Nota inviata il 04.08 prot n.19/02/SG al Ministro e Responsabile unità di Missione in merito all'Incontro al MIMS del 03.08 in Roma su modello di **Hub multi-modale di Foggia**, come FAST-Confsal dopo aver preso atto dei contenuti e dei chiarimenti forniti dal sig. Ministro, abbiamo formulato la nostra proposta che aveva ed ha sostanziale coerenza tra gli indirizzi programmatici ai vari livelli (UE e nazionale)

in merito all'importanza delle opere infrastrutturali e della loro interconnessione per la realizzazione/completamento di un sistema, sostenibile e integrato, dei trasporti e della logistica e di supporto all'accessibilità e allo sviluppo. Ciò con ancor più valenza in territori in ritardo di sviluppo come quello dell'area vasta interregionale di Foggia. Con tale visione ai due rilevanti interlocutori istituzionali abbiamo segnalato le necessità di dare seguito con la realizzazione delle seguenti opere, con finanziamenti già esistenti o da finanziare, che di seguito si riportano:

A) Stazione AV Foggia-Cervaro con correlati interventi di sistema come previsti dalla Delibera C.C. di Foggia n. 13/2017;

B) Aeroporto Gino Lisa di Foggia: connessione, ferroviaria e stradale, alla rete TEN-T;

C) Porto Alti Fondali di Manfredonia: connessione, ferroviaria e stradale, alla rete TEN-T.



Ad agosto 2022 FAST-Confsal ha pubblicato il quarto rapporto di monitoraggio sullo stato di avanzamento delle riforme e degli investimenti per il Mezzogiorno previsti nel PNRR e prescelti dalle proprie sedi territoriali. In particolare, oltre alla criticità dell'approvazione della riforma relativa alle semplificazioni delle autorizzazioni ambientali, sono stati evidenziati degli alert per le riforme della PLN e della e-CMR che non risultavano avviate negli aspetti più operativi dei tavoli di lavoro, mentre alcune riforme erano state approvate nei tempi prefissati, ad esempio quella relativa alla semplificazione delle procedure per la realizzazione degli impianti di cold ironing nei porti. Permaneva tuttavia la problematica della rilevazione degli stati di avanzamento finanziari degli investimenti avviati.

tra alcune riforme erano state approvate nei tempi prefissati, ad esempio quella relativa alla semplificazione delle procedure per la realizzazione degli impianti di cold ironing nei porti. Permaneva tuttavia la problematica della rilevazione degli stati di avanzamento finanziari degli investimenti avviati.



**Ad ottobre 2022 FAST-Confsal è stata invitata dal MIMS a partecipare all'evento finale MOVEO a Roma**, in cui sono stati presentati in anteprima agli stakeholder i contenuti del nuovo Documento di indirizzo strategico, con raccolte delle osservazioni finali. In tale sede, FAST-Confsal ha partecipato a tutti i tavoli costituiti (mobilità delle persone, logistica e trasporto merci, sostenibilità e resilienza, innovazione tecnologica, lavoro, tra Stato e mercato), analizzando le proposte avanzate negli scorsi incontri ed accolte nel Documento finale.

negli scorsi incontri ed accolte nel Documento finale.



A metà novembre 2022 FAST-Confsal ha pubblicato il quinto rapporto di monitoraggio sullo stato di avanzamento delle riforme e degli investimenti per il Mezzogiorno previsti nel PNRR e prescelti dalle proprie sedi territoriali. In particolare, oltre alla criticità dell'approvazione della riforma relativa alle semplificazioni delle autorizzazioni ambientali, sono emersi avanzamenti importanti per la PLN e per l'approvazione del nuovo codice degli appalti in dirittura d'arrivo; veniva riscontrata una leggera difficoltà nel rispettare il termine di dicembre 2022 per il varo del regolamento delle concessioni portuali. Permaneva, in continuità con quanto rilevato nei precedenti monitoraggi, la problematica della rilevazione degli stati di avanzamento finanziari degli investimenti avviati.

leggera difficoltà nel rispettare il termine di dicembre 2022 per il varo del regolamento delle concessioni portuali. Permaneva, in continuità con quanto rilevato nei precedenti monitoraggi, la problematica della rilevazione degli stati di avanzamento finanziari degli investimenti avviati.



A dicembre 2022 FAST-Confsal ha prodotto, sulla scorta del position paper "Italia velocemente connessa" e in base alla documentazione presentata nel corso dell'incontro **alcune osservazioni a verbale nell'ambito della seduta 16 dicembre del Comitato di Sorveglianza del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020**. Tra le questioni segnalate, oltre ai ritardi nella programmazione e nell'effettuazione di opere infrastrutturali essenziali per il sistema dei trasporti e

della logistica, sono stati posti in rilievo gli effetti negativi conseguenziali a tali ritardi, non solo delle grandi opere ma anche di quelle, che pur avendo costi e tempi di realizzazione più brevi, apportavano notevoli vantaggi sia in termini diretti che in una logica di sistema e l'innalzamento di target molto lontani dai target prefissati come nel caso dei collegamenti dell'ultimo miglio sia sul versante ferroviario che su quello stradale.

Le numerose iniziative organizzate, presiedute e partecipate da parte di FAST-Confsal nell'arco temporale autunno 2021-2022 ed elencate sopra per sommi capi, hanno permesso di mettere ulteriormente a terra e dare vigore alle proposte di FAST-Confsal definite nel programma "Italia Velocemente Connessa" del 2020 e del 2021 ed aggiornate nel corso del 2022.

La realizzazione di strumenti di monitoraggio delle numerose istanze accolte nei documenti strategici e normativi del Governo ha garantito e garantisce da un lato la verifica attuativa di tematiche chiave per FAST-Confsal; parallelamente, la partecipazione attiva e la continua condivisione di contributi e proposte con gli enti istituzionali più importanti in materia di trasporti e logistica, consente al sindacato di incidere nelle scelte di policy e di esprimere concretamente gli orientamenti propri e dei propri aderenti.

### 3.2 Analisi di efficacia dell'attività svolta (istanze proposte/istanze accolte)

Esattamente come effettuato nel corso del primo rapporto di avanzamento di "Italia Velocemente connessa" del 2021, con la finalità di verificare l'accoglimento o meno da parte del Governo delle proposte avanzate dal sindacato, si analizza di seguito l'efficacia dell'attività svolta da parte del sindacato valutandola sulla base dell'adozione, dell'approvazione e dell'implementazione delle istanze promosse. Tale analisi garantisce tra l'altro anche l'individuazione di quelle misure che l'ente continuerà a sostenere perché non ancora accolte ovvero a far nascere nuove proposte, che saranno affrontate nei capitoli successivi.

Dal primo rapporto di avanzamento emergeva che delle 38 proposte circolate da FAST-CONFSAL nei diversi documenti e note elaborate e consessi a cui ha partecipato nel 2020 e 2021, 20 di queste sono state pienamente accolte (52,6%), 8 parzialmente accolte (21%) e 10 non accolte (26,3%). Evidentemente, l'inclusione delle proposte FAST-Confsal in atti normativi, documenti programmatici ed iniziative di finanziamento se da un lato producono l'accettazione della proposta, dall'altro lato spingono il sindacato nel monitoraggio della sua attuazione. In quest'ottica rientrano gli strumenti di monitoraggio messi in campo, da quello sul PNRR alle note menzionate al paragrafo 3.1, in cui si vuole dare conto dell'avanzamento dell'operatività della singola misura: dal SUA all'e-CMR, dalla PLN agli investimenti ferroviari per il Sud Italia, dalla revisione del codice appalti alla ripartizione degli investimenti per il TRM nei centri urbani passando per lo sviluppo dei PCS portuali, la valenza della misura è l'operatività e l'impatto della stessa più che il mero accoglimento.

Per quel che concerne il periodo 2021-2022, si sono contate 30 proposte avanzate, inclusive delle 10 non accolte e delle 7 parzialmente accolte del 2020-2021, delle nuove proposte illustrate in "Italia Velocemente Connessa" del 2021 e delle nuove proposte emerse nel corso dell'annualità trascorsa.

Metodologicamente, si è proceduto a clusterizzare le plurime proposte di FAST-Confsal in ambiti omogenei, al netto pertanto delle proposte già pienamente accolte nel corso degli scorsi anni, indicando i riferimenti dei documenti e delle note dell'ente in cui sono stati contenuti, e verificando l'adozione o meno<sup>26</sup> delle singole proposte nei documenti, norme ed iniziative nazionali implementate a partire dall'autunno 2021.

---

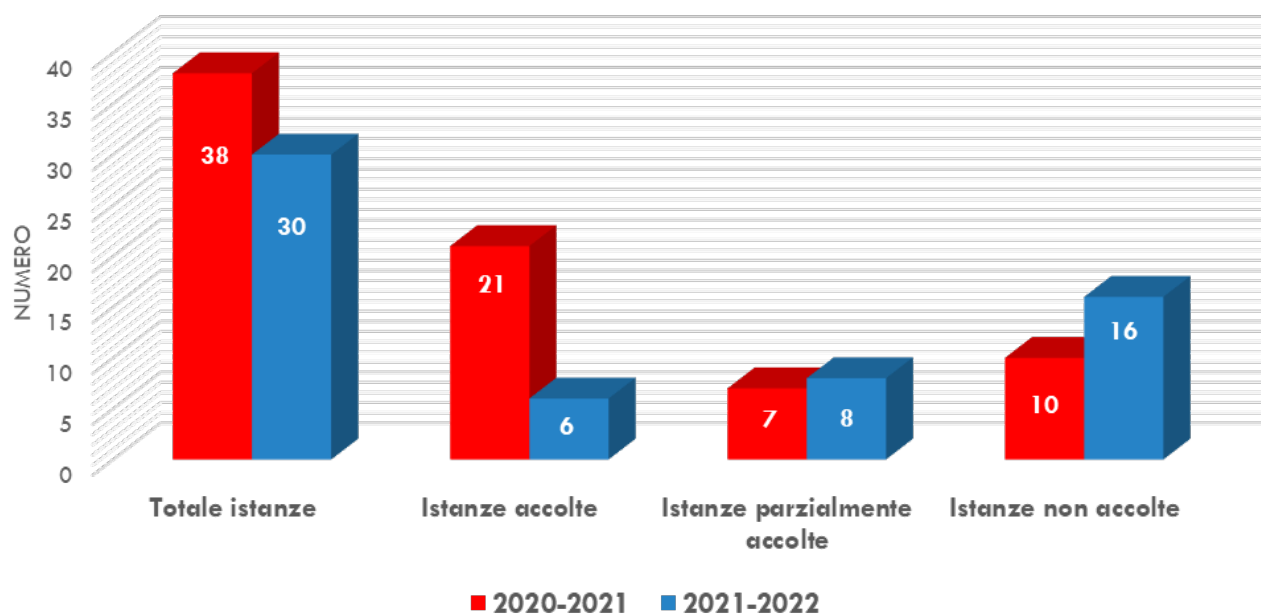
<sup>26</sup> Il grado di accoglimento delle istanze viene rappresentato graficamente come segue:




Le risultanze dell'analisi mostrano 30 proposte circolate da FAST-Confsal nei diversi documenti e note elaborate e consessi a cui ha partecipato, di cui 6 pienamente accolte (20,0%), 8 parzialmente accolte (26,7%) e 16 non accolte (53,3%).

La differenza sostanziale rispetto all'annualità precedente riguarda da un lato la minore "produzione pianificatoria e programmatoria" del Ministero, che ad esempio l'anno scorso aveva visto l'approvazione del PNRR e del Fondo complementare, e dall'altro lato la natura delle proposte di FAST-Confsal, che mentre per il primo anno alcune di esse avevano maggiore semplicità ed immediatezza di adozione, alcune di esse attualmente possiedono un orizzonte a più medio-lungo termine e risultano quindi di carattere maggiormente strutturale.

In aggiunta a questo, sul primo punto relativo alla "produzione pianificatoria e programmatoria", occorre precisare che nonostante il documento "Mobilità e logistica sostenibili. Analisi e indirizzi strategici per il futuro" (MOVEO) del MIMS citi gran parte delle proposte sollevate da FAST-Confsal come illustrato nel paragrafo 2.2 del presente documento, si è ritenuto preferibile non considerare tale inclusione a titolo di accettazione della proposta tenuto conto della limitata coerenza del documento evidenziato.

Figura 12 - Articolazione delle proposte FAST-CONFSAL 2020-2021 e 2021-2022




-  istanza adottata
-  istanza parzialmente adottata
-  istanza non adottata


Nello specifico nei tre ambiti:

### 1) Infrastrutture e servizi

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Infrastrutture e servizi	Sviluppare con celerità il progetto di fattibilità dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, ed inserimento dello stesso tra le opere di rilevanza nazionale con lo stanziamento dei relativi finanziamenti	Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	I risultati del gruppo di lavoro pubblicati il 30.04.2021 hanno confermato la fattibilità trasportistica, economica e sociale della soluzione ad una o tre campate e con Legge di Bilancio n. 178/2020 sono state stanziare risorse per la redazione di un progetto di fattibilità tecnico-economica di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina ad opera di RFI su cui tuttavia non vi sono aggiornamenti rispetto allo scorso anno e date di consegna del progetto slittate al 2024.	MIMS-STM "La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina" - Relazione del Gruppo di Lavoro Allegato DEF 2021, Legge 178/2020


Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Infrastrutture e servizi	Predisposizione di un piano di investimenti accelerato per l'ultimo e penultimo miglio ferroviario e stradale per i porti italiani con vocazione gateway e per gli interporti pubblici	Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Come rilevato nello scorso position paper, appare importante l'inserimento della voce ultimo-penultimo miglio ferroviario e stradale nei porti a valere sul Fondo complementare ex decreto-legge n. 59-2021 dell'8 Maggio 2021 con investimenti di 250 Mln € previsti, dove tuttavia solo il 16% delle risorse è previsto per interventi nei porti del Sud ed il decreto 330/2021 del MIMS di riparto delle risorse. Da rilevare anche lo stanziamento dei 356 Mln € per porti e interporti nel Contratto di Programma investimenti MIMS-RFI approvato dal CIPESS ad agosto 2022.	Fondo complementare, DM 330/2021, CDP 2022-2026 MIMS-RFI


Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Infrastrutture e servizi	Estensione e completamento del Corridoio multimodale Baltico-Adriatico da Ancona fino a Foggia in Puglia, che diventa nodo urbano crocevia di ben 2 Corridoi TEN-T (con quello Scandinavo-Mediterraneo) e rafforzamento ed integrazione della portualità meridionale (Gioia Tauro, Taranto, Bari, Corigliano Rossano, Augusta, ecc.) con la restante del sistema portuale del Paese.	Italia velocemente connessa

# Italia velocemente connessa


2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>La proposta COM/2021/812 di revisione del Regolamento TEN-T fa rientrare l'asse ferroviario Ancona-Foggia-Bari nella rete extended core europea nell'ambito del corridoio Baltico-Adriatico.</p> <p>Relativamente agli interventi per la portualità meridionale meritano menzione gli investimenti finanziati con DM 330/2021 a valere sulle risorse del Piano complementare alla voce "accessibilità marittima" (46,8% dei 1.470 Mln € per i porti del Sud), "aumento selettivo della capacità portuale" (30,6% dei 390 Mln €), "efficientamento energetico" per 50 Mln € e cold ironing (48,3% dei 675,63 Mln €).</p> <p>Infine, con DM 492/2021 sono stati ripartiti i 630 milioni di euro per investimenti infrastrutturali volti ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree ZES, tra cui le ADSP del Meridione e delle Isole figurano come soggetti attuatori.</p>	<p>Allegato DEF 2022; DM n. 330/2021, DM interministeriale 492/2021, Contratto RFI-MIMS 2022-2026 siglato in data 19.12.22</p>



Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Sviluppare con celerità il progetto di fattibilità per la velocizzazione della tratta ferroviaria passeggeri Roma-Genova. Per il settore merci interventi di adeguamento a standard europeo per il treno merci della tratta Bologna-Firenze con prosecuzione verso Pisa ed il potenziamento della linea Pontremolese.</p>	<p>Italia velocemente connessa</p>

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Secondo l'Allegato al DEF 2022, risulta ancora in PFTE, come lo scorso anno, il potenziamento e velocizzazione ad AVR della tratta ferroviaria Roma-Genova. Un leggero avanzamento di nota invece sulla parte di accessibilità merci dell'area, in particolare per la linea Pontremolese in cui sono già disponibili sul CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021 per il potenziamento asse ferroviario Pontremolese 586 Mln di €; per il completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1<sup>a</sup> fase 260 Mln di €; per la progettazione per il completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2<sup>a</sup> fase 7 Mln €.</p>	<p>Allegato DEF 2022, Aggiornamento CDP MIMS RFI 2020-2021 e CDP MIMS-RFI 2022-2026</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Priorità nella realizzazione e per il completamento degli interventi in ambito infrastrutture e trasporti della programmazione dei fondi per la coesione, tra cui PAC e FSC 2014-2020 anche in considerazione del c.d. N+3 con scadenza 31.12.2023</p>	<p>Italia velocemente connessa</p>

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Esattamente come già rilevato negli scorsi anni, la percentuale di tiraggio di spesa sui programmi nazionali complementari ai fondi strutturali europei obiettivo infrastrutture di trasporto appare incredibilmente basso e assolutamente non in grado di essere assorbito</p>	<p>Ragioneria Generale dello Stato, Monitoraggio politiche di coesione 2014-</p>




Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	nell'annualità che precede la scadenza del programma. Il PAC Infrastrutture e Reti 2014-2020 presenta un rapporto impegni/spese programmate del 1,15%, invariato rispetto allo scorso anno, e il FSC Infrastrutture un rapporto del 28,47% al 30.04.2022, in crescita rispetto al precedente anno ma non sufficiente per colmare il bassissimo tiraggio.	2020 al 30.04.2022
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Infrastrutture e servizi	Recupero della progettualità MIMS S.I.S.Te.M.A. nell'ottica anche delle cd. Smart city.	Italia velocemente connessa
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Risulta essere fortemente contraddittoria la sottovalutazione di questo punto in quanto utile al rilancio territoriale e al raggiungimento di una omogeneizzazione ricercata del diritto alla mobilità sia per le aree interne che nel rapporto centro-periferia previsto proprio dal Progetto MIT S.I.S.Te.M.A. per ridurre i divari esistenti. Tale obiettivo risulta essere prioritario anche dal Next Generation EU e quindi anche per il P.N.R.R. e il P.C.	NGEU, Italia Domani, PNRR e PC,. Indirizzi Ministero del Sud, Coesione Territoriale
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Infrastrutture e servizi	Velocizzazione dei cantieri del completamento del corridoio autostradale tirrenico nella tratta San Pietro in Palazzi-Tarquinia con il passaggio di competenze da SAT ad ANAS; la gronda e gli interventi ferroviari nel nodo di Genova; il potenziamento ferroviario delle connessioni con i valichi svizzeri come il raddoppio Vignale-Oleggio-Arona; la tratta transnazionale della Torino-Lione.	Italia velocemente connessa
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Appare ancora incagliata dal punto di vista tecnico-progettuale il corridoio tirrenico San Pietro Palazzi-Tarquinia, con project review ancora in corso come lo scorso anno e criticità dal punto di vista amministrativo sul passaggio della titolarità ad ANAS dell'intervento. Gli interventi sulla tratta transnazionale Torino-Lione, la gronda di Genova e l'insieme degli interventi ferroviari nel capoluogo ligure avanzano a passo lento, esattamente come le connessioni ferroviarie verso i valichi svizzeri (Vignale-Oleggio-Arona) permangono con progettualità ancora premature e basse coperture finanziarie.	

# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022


Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFISAL
Infrastrutture e servizi	Connessioni ultimo miglio ferroviarie e stradali per porti e aeroporti per migliorare l'efficienza, l'efficacia e il potenziamento del sistema della mobilità e logistica per passeggeri e merci riequilibrando i divari esistenti nel nostro Paese.	Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Risulta essere fortemente contraddittoria la sottovalutazione di questo punto, con notevoli ritardi riscontrati in ambito Comitato Sorveglianza PON IeR 2014-2020, in quanto utile al rilancio economico, territoriale al raggiungimento di omogeneizzare il diritto alla mobilità, per quantità e qualità i servizi di trasporto e logistica.	NGEU, Italia Domani, PNRR e PC,, Indirizzi Ministero del Sud, Coesione Territoriale


Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFISAL
Infrastrutture e servizi	Favorire l'efficientamento e il potenziamento del segmento cargo negli aeroporti nazionali	Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Sebbene da Allegato al DEF 2022 gli investimenti pianificati dai concessionari per il cargo aereo nazionale permangono gli stessi degli scorsi anni, la proposta di Piano nazionale degli aeroporti di ENAC attualmente in consultazione sembra dar il giusto peso al segmento. Pur non dettagliando gli interventi di potenziamento specifici, è espressamente previsto l'obiettivo di incrementare il volume di traffico merci ad oggi realizzato in Italia e migliorare il posizionamento del Sistema Paese nello scenario globale, concentrando e valorizzando le scelte di sviluppo delle infrastrutture cargo in quei nodi già ricompresi all'interno delle Reti TEN-T europee e aventi le potenzialità oggettive di crescita del volume merci da processare (Malpensa, Fiumicino, Venezia Tessera, Brescia Montichiari, Taranto Grottaglie, Ancona Falconara. Catania Fontanarossa, Cagliari Elmas e Lamezia Terme).	Proposta di Piano nazionale degli aeroporti ENAC


Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFISAL
Infrastrutture e servizi	Piano di investimenti per gli scali aeroportuali secondari con funzioni di protezione civile e/o di surroga all'assenza di trasporto veloce ferroviario	Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Come al punto precedente, nella proposta di Piano nazionale degli aeroporti di ENAC nella mancanza di dati sugli investimenti puntuali, emerge il superamento del concetto di "bacino di traffico" e l'individuazione di 13 reti territoriali in cui non vi sono solo criteri di appartenenza ad uno stesso territorio, ma includono elementi di accessibilità e di connettività in una logica di possibile interazione e/o complementarità testimoniata dalla reinclusione degli aeroporti di Foggia e Forlì nel PNA. Tali reti possono infatti consentire una migliore distribuzione del traffico laddove sono presenti fenomeni di saturazione rispetto alle esigenze di mercato, inoltre rispondono alla necessità di garantire l'accessibilità territoriale e la domanda di mobilità dei territori coinvolti. Da rilevare l'inclusione nelle reti territoriali di importanti scali secondari con funzioni di "continuità territoriale" per il trasporto passeggeri e merci, nonché di Protezione Civile e Soccorso.</p>	<p>Proposta di Piano nazionale degli aeroporti ENAC</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Attivare il TAV-Bonus per il Mezzogiorno</p>	<p>Italia velocemente connessa</p>

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Esattamente come l'anno scorso, non risulta previsto in alcuna misura del governo l'attivazione di un sussidio per gli operatori del trasporto ferroviario passeggeri al fine di incrementare la connettività delle aree a deficit di accessibilità e di domanda del Mezzogiorno con servizi a standard alta velocità. Ciò nondimeno, il documento MOVEO tratta dell'argomento prevedendo espressamente tali sussidi a p. 13.</p>	<p>MOVEO</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Creazione di un Fondo per la resilienza per il trasporto merci</p>	<p>Italia velocemente connessa</p>


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Non risulta previsto in alcuna misura del governo l'attivazione di un Fondo con tali caratteristiche, nonostante nel documento MOVEO venga invocata la necessità di elaborare un "Piano di resilienza per i servizi di trasporto essenziali" (p. 36), riferito tuttavia al settore passeggeri.</p>	<p>MOVEO</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Incrementare gli incentivi fiscali per le aziende che promuovono l'utilizzo dei mezzi pubblici o di forme di mobilità dolce negli</p>	<p>Italia velocemente connessa, note</p>


# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
	spostamenti casa lavoro ed altrettanto per quei comuni e scuole/università che promuovono gli spostamenti su TPL casa-scuola/università	MOVEO


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Non sono previsti incentivi diretti alle aziende ed enti che promuovono l'utilizzo di mezzi pubblici per gli spostamenti casa-lavoro-studio; tuttavia il Decreto Rilancio (articolo 229 comma 4 decreto legge 34/2020) ha sancito che l'obbligo della designazione del Mobility Manager venga esteso a tutte le imprese e le amministrazioni pubbliche con singole unità locali con almeno 100 dipendenti ed il decreto legge "Sostegni-bis" prevede un contributo per le imprese che provvedano alla redazione del piano per la mobilità dei propri dipendenti entro il 31/8/2021, previa assunzione del Mobility Manager in azienda.</p> <p>Da rilevare altresì il "Bonus Trasporti" approvato con il DL Aiuti 50/2022 e DL 115/2022, che prevede un sussidio per gli abbonamenti per il TPL con limiti di reddito che, seppur non nella forma migliore (sarebbe da tarare sull'effettivo utilizzo del TPL), rappresenta un passo nella giusta direzione.</p>	<p>Decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, coordinato con la legge di conversione 17 luglio 2020, n. 77 e decreto-legge del 25 maggio 2021 n. 73 convertito in Legge 106/2021; DL 50/2022 e DL 115/2022</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Infrastrutture e servizi	Favorire l'aggregazione industriale nel comparto dei trasporti e della logistica attraverso la semplificazione e potenziamento degli strumenti che permettono collaborazioni e aggregazioni tra imprese nell'ambito di filiere (ad es. reti d'impresa, associazioni temporanee d'impresa, ecc.), aumentandone l'importo dei maggiori valori fiscalmente riconosciuti derivanti da operazioni di aggregazione di cui al "Bonus Aggregazioni", riduzione del cuneo fiscale del lavoro nel caso di aggregazione di imprese di filiera, stabilizzare e rafforzare l'ACE ai fini della capitalizzazione delle PMI in particolare per coprire investimenti legati all'efficientamento ambientale ed alla digitalizzazione.	Italia velocemente connessa


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Non risultano approvate o in discussione misure normative e fiscali tese a favorire l'aggregazione industriale del comparto dei servizi di trasporto. Eppure sono stati posti in rilievo i saldi negativi che si registrano da circa 20 anni nel nostro Paese, nell'ambito della bilancia del trasporto mercantile internazionale. Tale trend ha visto raggiungere la cifra monstre, nel 2021, di quasi 11 miliardi di euro. Se poi ci aggiungiamo anche quelli per i passeggeri e i servizi postali, si sfiora un saldo negativo di circa 12 miliardi di euro.</p>	<p>Indagine sui trasporti internazionali di merci - 2021 Bankitalia - Statistiche</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Infrastrutture	Definizione del posizionamento strategico dell'azienda ITA Airways	Italia velocemente


Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
e servizi	anche a tutela della continuità aziendale e quindi del personale impiegato	connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Al netto di qualsiasi giudizio di merito delle offerte ricevute per la "privatizzazione" della compagnia, di cui peraltro non se ne conoscono i dettagli, appaiono ancora incerti i contorni del posizionamento di mercato della neo-azienda: se secondo il MEF l'offerta di Certares risulta più conveniente dal punto di vista finanziario e punta sul traffico a lungo raggio, appaiono decisamente ridotte le dimensioni di crescita della flotta e l'inclusione dei partner industriali non sono ben definiti. Dall'altro lato a fronte di una minore attrattività economica dell'offerta e di una governance meno pesante da parte del socio pubblico, appaiono evidenti le possibili ricadute positive in materia di spillover per il segmento merci e passeggeri derivanti dal socio MSC. A latere di ciò, in nessuna delle due offerte appare risolto il tema occupazionale con i circa 3 mila dipendenti in Cig.	/

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Infrastrutture e servizi	Semplificazione ed il rafforzamento degli strumenti già in essere tesi a favorire l'aggregazione industriale del comparto costruzioni ed edilizia pubblica	Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Non risultano approvate o in discussione misure normative e fiscali tese a favorire l'aggregazione industriale del comparto delle costruzioni nazionale.	/

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Infrastrutture e servizi	Approccio olistico alla sostenibilità ambientale nei trasporti ed incremento delle risorse per l'adeguamento delle flotte degli operatori privati per la transizione energetica	Italia velocemente connessa


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Gli ingenti finanziamenti per il TPL in materia di rinnovo del parco circolante sia con fondi PNRR che con fondi nazionali, per i green port ed il cold ironing, uniti all'avvio del bando del Piano complementare per il rinnovo ed il retrofit delle flotte navali, sono sicuramente un dato positivo. Restano tuttavia da incrementare le risorse per l'acquisto di veicoli a carburanti alternativi per l'autotrasporto (i 100 mln di euro annui stanziati nei recenti decreti non appaiono sufficienti) e per il settore delle imprese ferroviarie (nel PNRR vengono previste unicamente sperimentazioni dei locomotori ad idrogeno).	PNRR, PNC

# Italia velocemente connessa


2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Permangono altresì criticità legate allo sviluppo delle infrastrutture elettriche nei nodi di trasporto (porti ed interporti) ed il differenziale di prezzo dei fuels, anche alternativi, nel contesto nazionale rispetto agli altri paesi unionali.	

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
Infrastrutture e servizi	Governo, regolamentazione e coordinamento della mobilità e logistica urbana nell'ottica della Smart City: revisione della governance e delle competenze tra enti territoriali, tavolo centrale City Logistics, piattaforma digitale per la City Logistics	Italia velocemente connessa, note MO-VEO


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Riguardo alle proposte di revisione della governance della mobilità locale, di varo di incentivi per il rinnovo delle flotte di veicoli commerciali per la logistica urbana, di coordinamento nazionale per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica per veicoli commerciali in ambito urbano, di pianificazione delle aree adibite alla city logistics, di sensibilizzazione dei clienti per i costi esterni generati dalle consegne a domicilio e dei resi e di realizzazione di una piattaforma ICT nazionale per ottimizzare le spedizioni, i prelievi di merce, i load factor, non si riscontrano iniziative significative in materia.</p> <p>Tali proposte, invero, sono state incluse nel documento strategico MOVEO.</p>	/

Ambito	Proposta	Rif FAST-Confsal
Infrastrutture e servizi	Fronteggiare, con programmi formativi finanziati e campagne promozionali tese ad aumentare la vocazione tra i giovani, il deficit di autisti professionisti in Italia e di macchinisti nel settore ferroviario	Italia velocemente connessa, note MO-VEO

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Non sono previsti finanziamenti ad hoc nel PNRR ovvero nel Fondo complementare. Da rilevare tuttavia l'attenzione ed i contributi previsti di importo pari a 1.000 euro, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, previsto all'art. 1 comma 5-bis del decreto-legge del 10.09.2021 n. 121, riguardanti tuttavia solo il settore dell'autotrasporto e comunque ritenuti non bastevoli per FAST-CONFSAL.</p> <p>Lato comunicazione, risulta aggiudicata una gara bandita dal Comitato centrale per l'Albo dell'Autotrasporto per l'affidamento del servizio di ideazione e realizzazione di campagne di comunicazione dell'albo nazionale degli autotrasportatori.</p>	Decreto-legge del 10.09.2021 n. 121, Affidamento CIG 86679667D2, MOVEO




Ambito	Proposta	Rif. FAST-Confsal
Infrastrutture e servizi	Implementazione in Italia un programma di realizzazione di aree di sosta e di parcheggio sicure e protette su standard europeo	Italia velocemente connessa, note MOVEO

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Emersa come tematica fondamentale per garantire sicurezza, migliori condizioni di lavoro ed attrattività verso la professione di autotrasportatore, risulta in continuazione l'iniziativa nazionale PASS4CORE a valere su finanziamenti europei (allo stato attuale si prevede la realizzazione/upgradi di 24 SSTPA), nonché l'avvio a livello nazionale di uno studio per lo sviluppo di aree protette su standard europeo da parte del Comitato centrale dell'Albo dell'Autotrasporto che dovrebbe condurre ad un bando a livello nazionale.</p> <p>Da sottolineare altresì come l'argomento viene trattato più volte nel documento MOVEO.</p>	<p>Progetti PASS4CORE (1 e 2), Protocollo d'intesa Comitato Centrale-RAM-SOGESID per SSTPA in Italia  <a href="https://www.sogesid.it/sites/default/files/inline-files/3.-protocollo-dtesa-mims-albo_ram_-_sogesid-firmato-03.08.2021.pdf">https://www.sogesid.it/sites/default/files/inline-files/3.-protocollo-dtesa-mims-albo_ram_-_sogesid-firmato-03.08.2021.pdf</a>, MOVEO</p>

## 2) Policies e norme




Ambito	Proposta	Rif. FAST-Confsal
Policies e norme	Elaborazione del Piano generale dei Trasporti e della Logistica e del DPP da parte del MIMS	Italia velocemente connessa


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Sebbene menzionato all'interno degli ultimi Allegati Infrastrutture al DEF e nelle dichiarazioni pubbliche del Ministro, il documento "Mobilità e logistica sostenibili. Analisi e indirizzi strategici per il futuro" (MOVEO) del MIMS non è un PGTL, mancando di azioni operative da intraprendere, di coerenza normativa, di dettagliate analisi metodologiche per la stima dell'interazione tra domanda ed offerta attuale e futura e di investimenti infrastrutturali necessari nel medio-lungo periodo.</p>	MOVEO

Ambito	Proposta	Rif. FAST-Confsal
Policies e norme	Riduzione delle morti e degli infortuni sul lavoro, anche con programmi di prevenzione	Italia velocemente connessa


# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Rispetto alle misure proposte riguardanti da un lato il rafforzamento degli organici dei Servizi di Prevenzione Collettiva delle ASL e dall'altro la revisione del sistema di qualificazione delle imprese (sorpassando il modello della patente a punti, non applicabile a tutti i settori come ad esempio per l'edilizia, e che interviene a posteriori dopo infortunio e/o sanzione), non si rilevano modifiche normative correlate.</p>	/
Ambito	Proposta	Rif. FAST-Confsal
Policies e norme	<p>Cabina di regia presso il MIMS in grado di valutare la coerenza dei singoli progetti locali con la pianificazione trasportistica nazionale, al fine di coordinare le scelte di investimento delle aziende ed indirizzarle allo stabilimento in aree ad alta densità industriale e logistica</p>	Italia velocemente connessa, nota MOVEO
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Non risulta essere stata intrapresa nessuna azione in merito, nonostante il documento MOVEO ne faccia espressamente menzione sia nel capitolo relativo al trasporto merci che nel capitolo della regolazione Stato-mercato.</p>	MOVEO
Ambito	Proposta	Rif. FAST-Confsal
Policies e norme	<p>Regolamentazione dei mercati del trasporto e della logistica a più alta concentrazione, al fine di garantire concorrenzialità positiva ed evitare pratiche distorsive</p>	Italia velocemente connessa
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>La tematica, sebbene di matrice europea, non appare essere stata affrontata né nelle discussioni a Bruxelles né a livello nazionale nelle sedi opportune.</p> <p>Tuttavia, risulta un argomento trattato nel capitolo relativo ai rapporti tra Stato e mercato del documento MOVEO</p>	MOVEO
Ambito	Proposta	Rif. FAST-Confsal
Policies e norme	<p>Completamento dei corridoi doganali con sdoganamento a destino (Fast Corridors); "preclearing" da estendere anche per altre tipologie di merce trasportata (ad esempio merci alla rinfusa) ed ulteriormente ampliato rimuovendo il vincolo "dell'ultimo porto di approdo nazionale", estendendo anche alle altre modalità (e in particolare alla via aerea)</p>	Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Nel corso del 2022 risultano essere state estese le iniziative dei Fast Corridors (ad esempio sulle relazioni Gioia Tauro-Bologna, Ravenna-Terminal di Marzaglia e La Spezia-Terminal di Marzaglia), nonché appaiono attivati i tavoli di lavoro per rendere interoperabili i sistemi PCS portuali con il sistema AIDA della ADM nel quadro della nuova Piattaforma Logistica digitale nazionale. Ciò nondimeno, alcuni punti relativi all'estensione merceologica di tali iniziative non risultano essere stati presi in conto</p>	<p>Circolari ADM</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-Confisal
<p>Policies e norme</p>	<p>Nei contratti del settore dei trasporti e della logistica procedere all'omogeneizzazione dei livelli retributivi, di tutela, di formazione tra comparti del settore, soprattutto per accompagnare l'innovazione del settore anche attraverso la digitalizzazione di alcuni processi lavorativi.</p>	<p>Italia velocemente connessa, note MOVEO</p>


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Nessuna iniziativa appare essere stata intrapresa in merito</p>	<p>/</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-Confisal
<p>Policies e norme</p>	<p>Trasparenza e pubblicità degli stati di avanzamento finanziario degli investimenti PNRR</p>	<p>Monitoraggio PNRR FAST-CONFISAL, note per Tavolo permanente per il partenariato PDCM sul PNRR</p>


Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Come più volte sottolineato nei rapporti di monitoraggio del PNRR di FAST-CONFISAL e nelle interlocuzioni con il Tavolo permanente per il partenariato economico, sociale e territoriale della Presidenza del Consiglio dei Ministri sul PNRR, nonostante da giugno 2022 dovrebbe essere attivo il sistema di monitoraggio del PNRR ReGiS della Ragioneria dello Stato, attualmente non esistono fonti pubbliche da cui ricavare informazioni sull'avanzamento finanziario degli investimenti previsti. Oltre al fatto di non avere contezza sullo stato di avanzamento del programma, tale condizione, a 3 anni dalla conclusione del PNRR, crea importanti criticità anche in termini di eventuale rimodulazione degli accordi assunti in sede europea nel caso in cui vi fossero opere in forte ritardo</p>	<p>Circolare MEF n. 31 del 14/12/2021 e circolari n. 26 del 14/06/2022 e n. 27 del 21/06/2022</p>

### 3) Finanziamenti


Ambito	Proposta	Rif. FAST-Confisal
Finanziamenti	Accrescere l'attrattività della PA e monitorare gli effetti dei nuovi inserimenti di personale	Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Sebbene con Legge 108/2021 e Legge 113/2021 è stato avviato un ampio piano di reclutamento del personale ai fini dell'implementazione del PNRR nella PA, anche con sistemi veloci di reclutamento del personale, non può non rilevarsi la poca attrattività (salariale, di crescita professionale, di formazione continua del personale della PA), reso evidente dalle forti defezioni nei concorsi pubblici banditi. La questione della capacità amministrativa delle PA rimane quindi aperta sia sul fronte di attuazione del PNRR che più su larga scala sulla gestione delle risorse ordinarie, così come sottolineato anche nel documento MOVEO nel capitolo relativo al lavoro.	MOVEO


Ambito	Proposta	Rif. FAST-Confisal
Finanziamenti	Investire risorse nell'accompagnamento degli operatori del trasporto alla rivoluzione digitale, anche con importanti compartecipazioni alla spesa per la formazione dei dipendenti	Italia velocemente connessa, note MOVEO

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Non risultano allo stato attuale iniziative e finanziamenti coordinati da enti pubblici targettizzati sulla transizione digitale per gli operatori del trasporto (es. ERTMS on board) né per la formazione in materia di digitalizzazione dei lavoratori nel comparto dei trasporti. Unica eccezione la previsione nel PNRR M3C2 Log-In Business di poter finanziare progetti per la formazione da parte delle aziende di logistica, ma con importi ancora da definire e comunque non soddisfacenti rispetto ai fabbisogni. Il documento MOVEO sottolinea più volte la necessità di misure di accompagnamento agli investimenti digitali delle imprese e stanziamenti per la formazione continua degli addetti al settore trasporti in materia di digitalizzazione.	PNRR, MOVEO

Ambito	Proposta	Rif. FAST-Confisal
Finanziamenti	Rinnovo e rivisitazione dei meccanismi amministrativi sottostanti agli incentivi Marebonus, Ferrobonus e Norma Merci	Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Come evidenziato lo scorso anno, con legge di bilancio 2021-2023 attribuisce 100 mln € per l'anno 2021, e 95 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 per il rifinanziamento della Norma merci. La stessa norma ha rifinanziato fino al 2026 il Marebonus ed il Ferrobonus che hanno visto un innalzamento delle risorse di complessivi 38,5 Mln € in aggiunta alle risorse già previste con il DL energia 21/2022.</p> <p>Non risultano tuttavia modificate le procedure di partecipazione ai bandi, di assegnazione delle risorse e di rendicontazione degli incentivi citati, come invece ribadito anche nel documento del MIMS MOVEO</p>	<p>Legge di Bilancio 2021-2023, DL 21/2022, MOVEO</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-Confsal
<p>Finanziamenti</p>	<p>Compensazione degli incrementi dei prezzi dell'energia, delle materie prime e dei materiali per le aziende di trasporto e di costruzioni e nuova politica energetica nazionale</p>	<p>Italia velocemente connessa; nota investimenti RFI, nota evento "Competitività sostenibile"</p>

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>A partire dal position paper di FAST-CONFSAL del 2021 si evidenziavano le spinte inflazionistiche e il forte aumento dei noli del trasporto. Nel febbraio del 2022, prima della guerra in Ucraina, è stato emesso un alert sull'avanzamento dei cantieri a causa del caro-prezzi generalizzato e del potenziale impatto sulla continuità di molte aziende, sull'occupazione delle stesse e, quindi, sulla timeline degli investimenti condivisi con Bruxelles. Pur apprezzando le misure tampone compensative allocate con Legge 106/2021, DL 21/2022 e DL 50/2022 ed i meccanismi di adeguamento dei prezzi, sia per le opere in corso di realizzazione, sia per quelle da avviare entro l'anno, e alcune coperture dei costi operativi (in primis carburante) per le aziende di trasporto, non può non evidenziarsi la necessità di incrementare le risorse per la compensazione del caro materiali ed elaborare una politica energetica a medio-lungo termine per il paese, di cui anche il comparto trasporti e logistica ne gioverebbe.</p>	<p>Legge 106/2021, DL 21/2022 e DL 50/2022</p>

## 4. Criticità e fabbisogni persistenti e nuovi

L'accoglimento di ben 21 istanze nell'anno 2020-2021 e di 6 istanze nel corso del 2021-2022, sebbene rappresenti un percorso positivo verso un sistema dei trasporti nazionale più competitivo, equo e sostenibile, non implica evidentemente il venir meno delle criticità e dei fabbisogni aggregati. Non tutte le istanze sono state infatti accolte, e anche per quelle accolte appare necessario monitorarne l'effettiva attuazione ed implementazione; alcune proposte sono state solo parzialmente accolte, e permanendo delle criticità e fabbisogni nel sistema nazionale, rimangono tutt'ora valide ed efficaci; da ultimo, alcune nuove criticità sono emerse nel corso dell'annualità trascorsa, il che si traduce in nuovi fabbisogni ed eventualmente in nuove istanze da proporre da parte di FAST-Confsal.

E su questo ambito rilanciamo la necessità di avviare una fattiva e leale collaborazione con il nuovo esecutivo, come da noi espletato anche nel passato, auspicando una maggiore capacità di ascolto e di confronto su temi essenziali per i lavoratori, i cittadini, per le imprese e per l'intero sistema paese.

Di seguito si propone un'analisi delle criticità e dei fabbisogni persistenti, perché non affrontati nelle norme, regole, programmi infrastrutturali, misure ed incentivi approvati nel periodo 2021-2022, nonché di quelli emergenti, emersi nell'ultimo periodo e ritenuti di rilevante interesse, clusterizzati per i tradizionali ambiti di intervento adottati dal sindacato: Infrastrutture e Servizi; Policies e Norme; Finanziamenti ed Incentivi.

### 4.1 Ambito Infrastrutture e servizi

- A) Criticità persistenti

#### ***Deficit localizzato nella dotazione di infrastrutture fisiche e del livello di accessibilità e connettività di alcune aree del Paese, in particolare del Mezzogiorno e delle aree interne***

Già in "Italia Velocemente Connessa" del 2021, si confermava la condivisione per l'ingente mole di risorse per la mobilità previste nel PNRR, nel Fondo complementare e nelle Leggi di Bilancio per l'accelerazione e la realizzazione dei progetti già in essere e per la cantierizzazione di interventi precedentemente in fase di gestazione finalizzati a migliorare l'adeguatezza e l'accessibilità del territorio nazionale.

In particolare, gli interventi avviati negli ultimi 12 mesi e tesi allo sviluppo dell'alta velocità/capacità e della velocizzazione della rete ferroviaria per passeggeri e merci, al completamento dei corridoi ferroviari TEN-T e delle tratte di valico, al potenziamento dei nodi, delle direttrici ferroviarie e delle reti regionali e alla riduzione del gap infrastrutturale Nord-Sud, sono tutti tesi a ridurre le criticità evidenziate da FAST-Confsal da due anni a questa parte.

Risultano altresì allocate importanti risorse per la manutenzione degli assi stradali con più fabbisogno, inclusa la rete viaria secondaria, nonché per il completamento ed il potenziamento degli itinerari autostradali e dei bypass urbani che presentavano problemi di capacità.

Lato portualità, è meritevole l'attenzione e gli stanziamenti allocati per i diversi programmi portuali, che riguardano anche il Mezzogiorno e le Isole, nonché le risorse previste nel CDP Investimenti 2022-2027 MIMS-RFI per l'ultimo-penultimo miglio nei porti e negli interporti nazionali. Come segnalato prima, purtroppo lo stato di avanzamento di tali opere sono molto in ritardo atteso che, nell'ultima

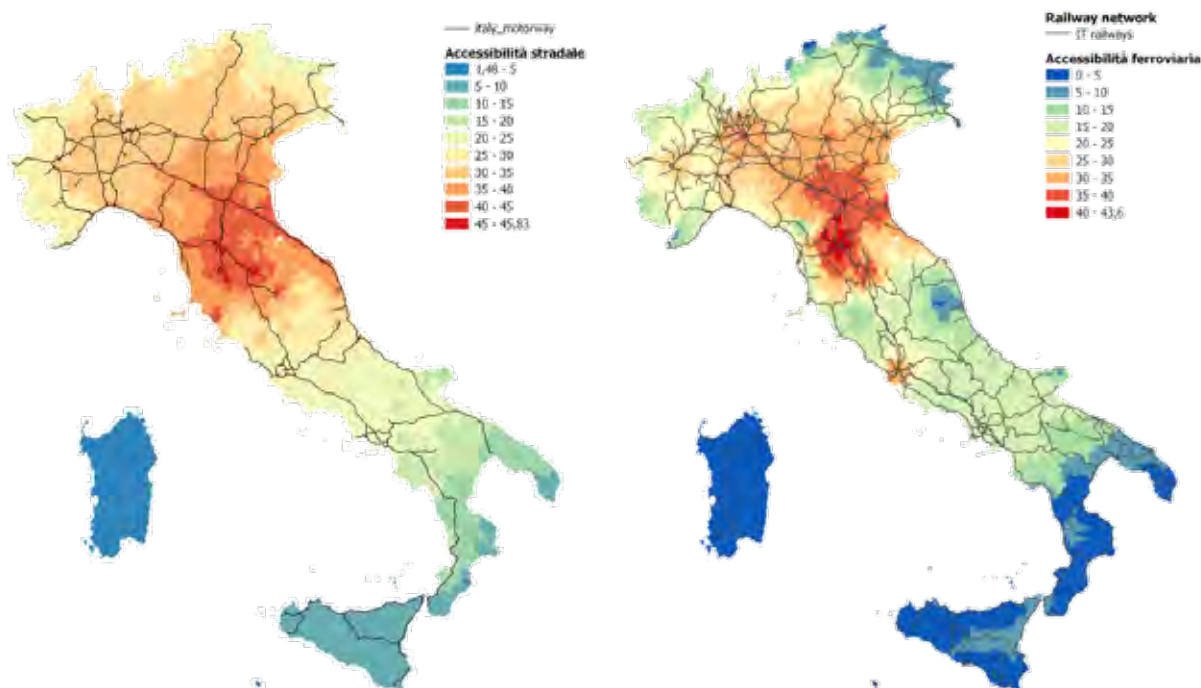


informativa ricevuta lo scorso 16.12, ad esempio per l'ultimo miglio dei raccordi ferroviari la percentuale di raggiungimento del target relativo a questo ambito era del 6,6% mentre quello stradale al 32%. Relativamente a questi ultimi, risultano inclusi nella pianificazione SNIT ed analizzati nelle loro caratteristiche e fabbisogni nel documento MOVEO ma necessitano di una rilevante accelerazione per la loro realizzazione recuperando le "dimenticanze" e i ritardi maturati.

Rispetto al 2021, nell'attesa comunque di vedere la versione finale del Piano nazionale degli aeroporti e delle relative misure attuative, risultano evidenziate alcune proposte di FAST-Confsal correlate al potenziamento del cargo aereo nazionale e all'inclusione degli scali secondari nelle "reti territoriali" degli aeroporti nazionali che dovranno comportare investimenti per questi ultimi, inclusi quelli per le connessioni alle altre infrastrutture puntuali e alle reti di trasporto unitamente alle interazioni funzionali con gli scali principali della rete di appartenenza.

Un'attenzione particolare è stata riservata altresì alla mobilità locale, con 3,64 miliardi di euro per il rinnovo delle flotte, di cui 2,41 miliardi per l'acquisto di 3.360 autobus a basse emissioni con ulteriori 600 milioni derivanti dal Fondo complementare e 800 milioni di euro nel PNRR e 200 milioni nel Fondo complementare per 53 treni a propulsione elettrica e a idrogeno, più 100 carrozze con materiali riciclabili e fotovoltaici a cui si aggiungono 3,6 miliardi di euro per lo sviluppo del trasporto rapido di massa, teso a spostare almeno il 10% del traffico su auto private verso il sistema di trasporto pubblico attraverso la realizzazione di circa 240 km di infrastrutture per metropolitana, tramvie, filovie e funivie.

**Figura 13 - Accessibilità ferroviaria e stradale 2022 in Italia per area geografica**



Fonte: MOVEO

Fermo restando le necessarie valutazioni sulla effettiva capacità di spesa delle diverse stazioni appaltanti rispetto ai programmi di investimento sopra ricordati e quindi sul raggiungimento degli obiettivi di incremento della dotazione infrastrutturale nazionale e di riduzione dei divari di accessibilità delle diverse aree del paese, permangono dei nodi irrisolti.

In primo luogo, il 56% delle risorse del MIT, del PNRR e del Piano complementare destinate al Mezzogiorno<sup>27</sup> devono essere indirizzate con maggiore capacità realizzativa, ad esempio ad opera di RFI come si evince chiaramente dalle Tabelle 5 di pag. 56 e ancor di più dalla Tabella 8 di pag. 72 per ridurre i forti divari di accessibilità attuali del paese, rappresentati graficamente nelle figure che seguono e tratte da MOVEO per la modalità ferroviaria e stradale passeggeri<sup>28</sup> ma mutuabili anche per il settore portuale ed aeroportuale, in cui risulta evidente il forte gap di accessibilità a sfavore delle aree meridionali ed insulari.

A fronte di tale situazione ci si aspetterebbe che gli ingenti investimenti programmati per le infrastrutture di trasporto e destinati alle aree deficitarie migliorino significativamente i livelli di accessibilità e di connettività dei cittadini del Mezzogiorno d'Italia, colmando lo spread tra aree geografiche. Tuttavia, lo stesso Ministero in sede di Allegato al DEF 2021 nell'analizzare gli impatti della messa in esercizio delle opere previste nel PNRR e nel PC per lo specifico settore ferroviario, osservava praticamente gli stessi effetti di beneficio in termini di variazione dei tempi medi di viaggio tra le aree più accessibili d'Italia (-22%) con quelle meno accessibili (-24,2%). **Delle due l'una: o le risorse stanziare per le aree a minore accessibilità non sono abbastanza per colmare il gap ovvero i progetti inseriti nella programmazione PNRR e PC non sono quelli efficaci per raggiungere gli obiettivi di diminuzione dei divari territoriali di accessibilità.**

**Tabella 6 - Variazione % media dei tempi di percorrenza su rete ferroviaria ad alta velocità previsti nel PNRR**

RIPARTIZIONE TERRITORIALE	Var. % tempo medio di viaggio *
NORD	- 22,0%
CENTRO	- 4,5%
SUD e ISOLE	- 24,4%

Fonte: Allegato al DEF 2021; \*Valore ponderato rispetto alla popolazione potenzialmente coinvolta. Elaborazioni STM del MIMS su dati RFI (2021).

In secondo luogo, permangono delle criticità e dei fabbisogni specifici come segue:

- a livello ferroviario appare ancora necessario completare l'itinerario dell'Alta Velocità al Sud Italia sia per quelle in realizzazione come la AV Napoli-Bari che per le altre incluse come le 2 direttrici fondamentali (le tratte in Sicilia e la direttrice Salerno-Reggio Calabria), mancando tuttavia l'anello di collegamento **dell'attraversamento stabile sullo Stretto di Sicilia** di cui risulta slittato al 2024 il termine di consegna delle risultanze dell'ennesimo studio di fattibilità finanziato; per quel che concerne la tratta Salerno-Reggio Calabria, è necessario inoltre predisporre i progetti ed individuare le risorse per i lotti in territorio calabrese;

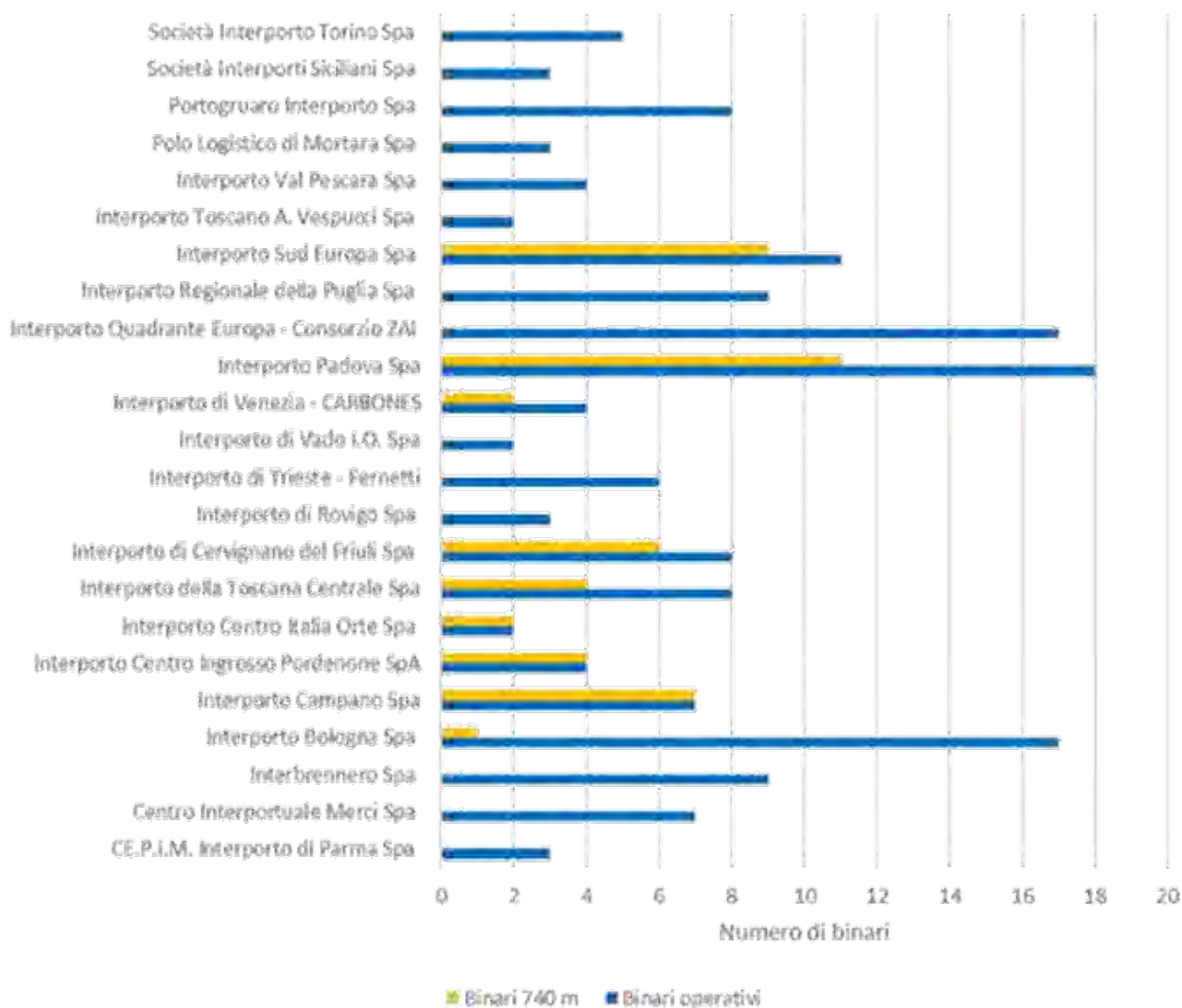
<sup>27</sup> MIMS, Gli investimenti in infrastrutture e mobilità sostenibili per il Sud nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e nel Piano Nazionale Complementare, 2022

<sup>28</sup> Fonte: ITSM - Iccsai Transport and Sustainable Mobility, Università di Bergamo. Le figure rappresentano per il trasporto ferroviario; per il trasporto stradale i livelli di mobilità di medio lungo raggio offerti dalla rete autostradale italiana tramite l'analisi dei tempi di viaggio minimi offerti mostrano i milioni di abitanti italiani raggiungibili entro 4 ore di viaggio partendo da ogni comune.

- emerge la ineludibile necessità, come si evince dalla tabella 8, di: a) ridurre il tempo medio di viaggio; b) aumentare la spesa effettiva e prevista delle opere ferroviarie al Sud e Isole; c) effettuare concretamente il potenziamento e l'elettrificazione delle linee regionali e il miglioramento delle stazioni per aumentare la resilienza e i servizi ferroviari nel Mezzogiorno;
- sempre a livello ferroviario, con l'ipotesi della piena implementazione degli investimenti del PNRR e dell'Allegato al DEF 2022, esattamente ad un anno di distanza non appare affrontata la questione **dell'accessibilità passeggeri dell'area Tirrenica centro-settentrionale**, dove risultano ancora in progetto di fattibilità gli interventi previsti sulle linee e sui nodi; leggermente migliore la situazione per il comparto merci, in cui risulta ancora in PFTE il progetto di accesso ai porti tirrenici, di adeguamento merci per la tratta Bologna-Firenze storica con prosecuzione verso Pisa ed il potenziamento della linea Pontremolese, con quest'ultima che ha visto il primo appostamento di risorse in sede di aggiornamento CDP RFI 2020-2021;
- Inoltre, come esempi emblematici di attività da parte di RFI spa che, giunti in conferenza dei servizi, hanno criticità che meritano di essere segnalate vi sono:
  - **a) il Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) del "Lotto 2 Genga-Serra S. Quirico"** sulla Linea Orte – Falconara. Raddoppio PM228-Castelplanio con by-pass di Albacina e CUP: J21J05000000001 inserito nel PNRR nell'Allegato IV sub n. 6) "Potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara" al DL 77/2021 convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021, quale opera pubblica di particolare complessità e di rilevante impatto. Ed è per tale motivo che è stata commissariata con responsabilità affidata all'ing. Vincenzo Macello Direttore Investimenti di RFI S.p.A.
  - **b) il Progetto della STAZIONE AV FOGGIA - CERVARO**, che ha codice CUP: J24C20000000009 in ambito CIS ferroviario Napoli-Foggia-Bari, ad oggi in una fase di duplice criticità sia per i ritardi maturati, (*la scheda n. 3 del FSC 2014-2020 ne prevedeva l'attivazione in esercizio a luglio 2022*), che nella difformità prevista tra fonti di finanziamenti e progettualità proposta attualmente in Conferenza dei Servizi come fermata e non come stazione AV.
- Ai due casi emblematici sopra segnalati si aggiungono, nonostante la nomina di Commissari per alcuni degli interventi già identificati da FAST-Confsal nel 2021, altri che risultano ancora incagliati pur essendo progetti e cantieri di primaria importanza per il trasporto passeggeri e merci del paese. Tra i più rilevanti, il maggior e miglior utilizzo dei porti meridionali, come quelli di Gioia Tauro, Taranto, Brindisi, Corigliano Rossano, Augusta e Pozzallo, oltre quelli di Trieste e Genova, il completamento della dorsale Adriatica per entrambe le modalità ferroviaria e stradale, la trasversale che collegherà la A2 alla A16, il corridoio autostradale tirrenico; la gronda e gli interventi ferroviari nel nodo di Genova; il potenziamento ferroviario delle connessioni con i valichi svizzeri come il raddoppio Vignale-Oleggio-Arona ed il potenziamento della Gallarate-Rho; la Pedemontana veneta e la Pedemontana lombarda; la tratta transfrontaliera Torino-Lione.
- sebbene inserito nella pianificazione e programmazione nazionale come richiesto da FAST-Confsal dal 2020, anche in virtù del ruolo che possono giocare per la promozione del trasporto intermodale e quindi per la sostenibilità del comparto e per efficientare le tempistiche di movimentazione della merce nei porti nazionali, il mondo degli interporti nazionali (e delle piattaforme logistiche) **risulta fortemente deficitario dal punto di vista degli standard prestazionali**

che devono essere garantiti da Regolamento europeo in materia di modulo dei binari nei terminal (740 mt). Solo 9 interporti su 24 dispongono infatti di tali infrastrutture.

Figura 14 - Dotazione di binari operativi di cui a modulo 740 mt negli interporti nazionali



Fonte: MOVEO

- come già evidenziato lo scorso anno, permangono estremamente bassi i livelli di spesa e di tiraggio sulle opere infrastrutturali nel Sud Italia finanziate con le risorse destinate alla politica complementare di coesione, PAC (rimasto completamente fermo in termini di impegni rispetto allo scorso anno) e fondi FSC. Stante l'impossibilità temporale di sfruttare le intere risorse entro i termini, si richiede nuovamente un forte impegno per quantomeno incrementare la spesa entro il termine del 31.12.2023 come previsto dalla programmazione comunitaria 2014-2020.

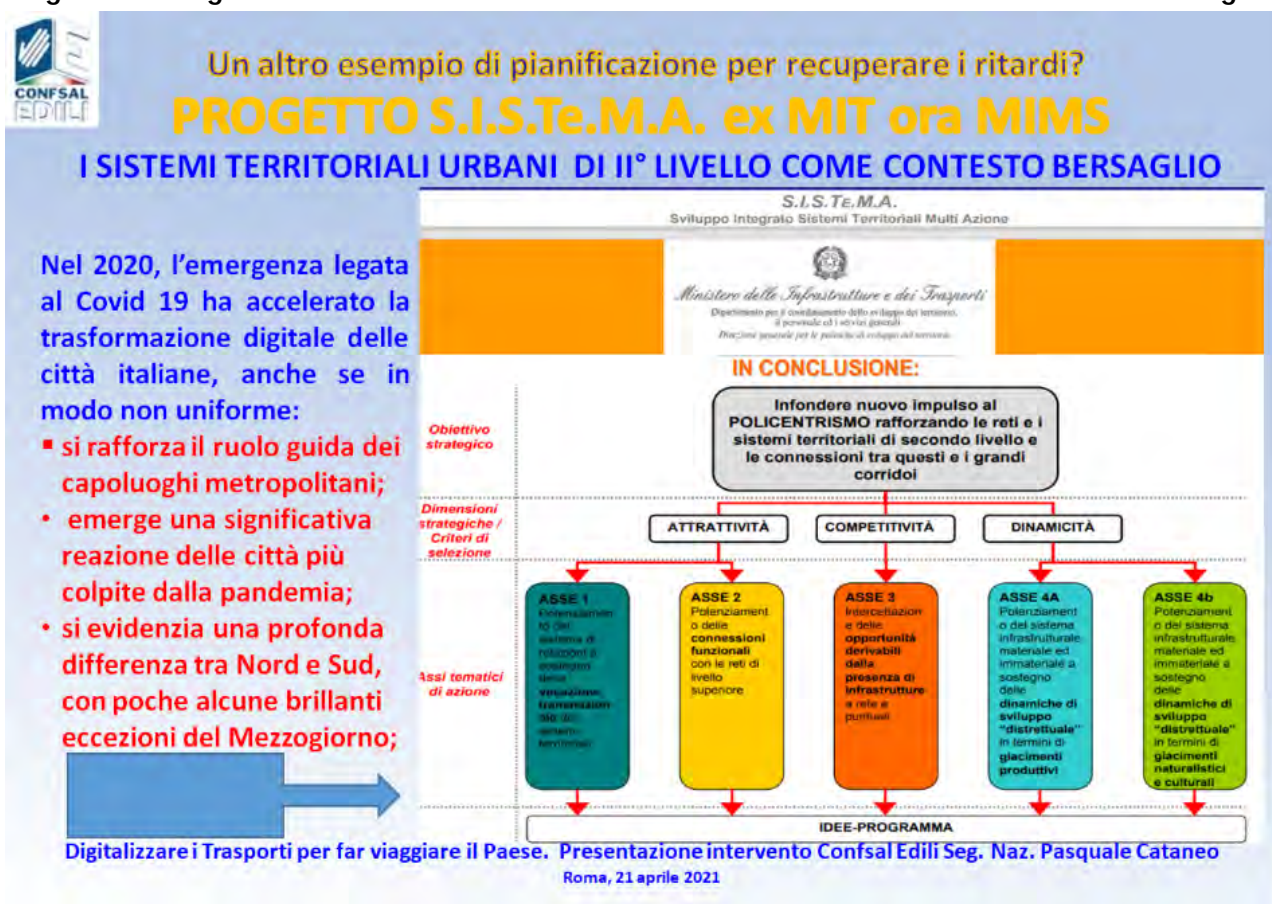
Da ultimo, per i motivi sopra elencati e come sottolineato da FAST-Confasal a partire dal 2020, nelle more del completamento delle grandi opere infrastrutturali ferroviarie finalizzate ad accrescere l'accessibilità alle aree a più forte deficit del paese e tenuto conto che anche nel documento MOVEO



perdureranno post-PNRR aree con “condizioni di bassa accessibilità (in particolare ferroviaria)<sup>29</sup>”, si ritiene necessario attivare sin da subito delle misure in grado di incentivare l'erogazione di servizi di alta velocità ferroviaria, per lo meno come standard di servizi all'utenza, fornendo sulla base di una gara pubblica incentivi che stimolino la domanda o direttamente l'offerta di servizi, migliorando l'attrattiva economica per gli operatori nell'implementazione di servizi con tali caratteristiche.

Un altro esempio di pianificazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) negli scorsi anni per recuperare competitività e garantire sviluppo, ma, inspiegabilmente, accantonata dai governi precedenti, è quella del Progetto S.I.S.Te.M.A.

Figura 15 – Progetto S.I.S.Te.M.A. I sistemi territoriali Urbani di II° livello come contesto bersaglio



Come abbiamo messo in evidenza lo scorso anno e richiamato in precedenza nel documento, questo progetto accantonato con il cd. policentrismo, attraverso il rafforzamento delle reti e dei sistemi territoriali di II° livello e le loro connessioni ai grandi Corridoi multimodali della Rete TEN dei trasporti, dell'energia e del digitale, agevolerebbe il riequilibrio Nord-Sud, Centro-Periferia e Città-Aree interne.

In estrema sintesi ciò si collega, come dicevamo prima, in modo rilevante ad uno degli obiettivi del Next Generation EU e del PNRR per la riduzione dei divari territoriali.

<sup>29</sup> MIMS, MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILI - Analisi e indirizzi strategici per il futuro, p.111



Stessa attenzione bisogna dedicare alle infrastrutture puntuali e alle reti digitali perché questo garantirebbe alle aree meno prospere e con il maggior divario sociale ed economico – come richiamato prima uno degli obiettivi della pianificazione straordinaria del Recovery Plan – maggiore attrattività, competitività e dinamicità.

Siamo pertanto a sollecitare, visto anche che i nostri precedenti appelli, sono stati disattesi che l'attuale governo, una valutazione specifica e prioritaria in capo ai responsabili dei ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e degli Affari Europei, Sud, Politiche di Coesione e PNRR.

Le ulteriori motivazioni al riguardo sono quelle derivanti dall'analisi che le aree metropolitane oggi sono maggiormente collegate e dove ci sono maggiori collegamenti e servizi di mobilità, energetici e digitali.

Emerge quindi la necessità di ridurre le profonde differenze esistenti, in questi tre ambiti, tra Mezzogiorno e resto del Paese, tra Città metropolitane e contesti bersaglio, tra centro e periferia cioè bisogna rivalutare i sistemi territoriali urbani di secondo livello e le aree interne.

Ciò consentirebbe anche al sistema socio-economico del nostro Paese di guardare sempre più ad una crescita non assistita ma che centri l'obiettivo di far crescere gli investimenti nel Sud e Isole.

Se cresce il Mezzogiorno crescerà ancor di più, anche attraverso l'interdipendenza economica esistente tra macroaree regionali, l'intero Paese. Ed è proprio per questa visione unitaria, sistemica e strategica, che come FAST e CONFISAL insistiamo che questo progetto vada ripreso in considerazione e riattivato.

### ***Limitata capacità di resilienza del sistema dei trasporti in occasione di shock***

Esattamente come lo scorso anno e sulla scia di quanto rappresentato in prima battuta in "Italia Velocemente Connessa" del 2020, e nonostante gli investimenti previsti nel PNRR, nel Piano complementare e nell'Allegato al DEF 2022 per la resilienza della rete ferroviaria al Sud, per la resilienza della rete stradale secondaria e per l'accessibilità delle aree interne, per la messa in sicurezza delle tratte autostradali SNIT, e per gli investimenti portuali finalizzati alla "resilienza ai cambiamenti climatici", la tematica appare incentrata esclusivamente sulla parte infrastrutturale e con target di mitigazione ambientale. Invero, oltre alla necessaria progettazione e realizzazione di infrastrutture in grado di reagire a shock inattesi (peraltro non solo di tipo ambientale, ma anche di tipo tecnico, informatico o altro), non appare recepito il concetto della resilienza dei servizi di trasporto che possono essere messi sotto pressione di fronte a shock inaspettati, sia lato passeggero che merci. Se lato trasporto passeggeri esiste il concetto di servizio universale, lato merci, al netto della continuità territoriale, non vi è alcun governo sull'offerta di servizi che è rimessa totalmente ai privati. Riprendendo un esempio di quanto accaduto durante la pandemia, nel caso in cui gli operatori della logistica alimentare o farmaceutica avessero smesso di offrire i loro servizi, i supermercati e le farmacie sarebbero rimaste vuote senza alcuna facoltà da parte del pubblico di garantire l'approvvigionamento di tali beni essenziali. In tale ottica, **si avverte la necessità di un piano dei servizi minimi essenziali per la resilienza del sistema**, come anche riportato in maniera succinta nel documento MOVEO del MIMS, che includa anche ma non solo le infrastrutture di trasporto e che possa prevedere anche ridondanze del sistema (sia in termini infrastrutturali, di servizio, di percorso e di modalità di trasporto), al fine di garantire continuità nei servizi passeggeri e merci ritenuti strategici e che potrebbero diventare insostenibili durante una fase critica inattesa.

### **Ampia frammentarietà e limitato dimensionamento degli operatori di trasporto nazionali**

La criticità specifica è stata riscontrata sia nel 2020 che nel 2021, e nell'ambito specifico nessuna misura approvata ha riguardato la struttura del mercato dei trasporti e della logistica nazionali.

**L'ampia polverizzazione territoriale e la rilevantissima presenza di imprese piccole-piccolissime** (45% del mercato dell'autotrasporto è formato da «padroncini» e le PMI nel comparto valgono il 98,8% del mercato nel 2019; anche nel magazzinaggio ed attività ausiliarie logistiche percentuali simili con PMI che rappresentano il 94,2% del mercato), genera evidentemente un basso potere contrattuale delle aziende nei confronti dei clienti (con tutta una serie di ricadute di natura anche contrattuale), l'impossibilità di generare economie di scala e di scopo (quindi tali imprese risultano soggette ad una forte pressione alla competizione delle imprese estere di maggiori dimensioni), la difficoltà ad innovare prodotti e processi (dovendo pertanto ritardare ovvero soffrendo dal punto di vista finanziario epoche di forti investimenti come quella attuale, improntata ai paradigmi della digitalizzazione e della sostenibilità ambientale) e da ultimo, tale sistema fa sì che il valore aggiunto prodotto dalla logistica e dal trasporto merci nel paese viene accaparrato da imprese estere, lasciando margini ben esigui alle aziende nazionali, e ponendo altresì dei problemi di sicurezza nell'approvvigionamento di materie prime e prodotti intermedi e nelle esportazioni di prodotti finiti nazionali ("le merci nostre le trasportano gli altri").

**Tabella 7 - Nr. imprese operative in Italia per classe di addetti (2019)**

Classe di addetti	2019						totale
	0-1	2-9	10-19	20-49	50-249	>250	
Trasporto ferroviario cargo	..	0	0	0	6	..	11
Trasporto stradale cargo	27.488	26.391	4.443	2.272	698	61	61.353
Trasporto marittimo cargo	40	28	23	..	27	..	145
Trasporto IWW cargo	19	64	22	..	..	0	110
Trasporto aereo cargo	4	7	3	..	..	0	21
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	8.206	8.924	1.891	1.424	1.040	211	21.696
Servizi postali e corrieri	1.511	887	109	71	23	6	2.607

Fonte: elaborazione da dati ISTAT, ove non presente il dato viene oscurato per tutela del segreto statistico

Come FAST-Confsal effettua abitualmente analizzando le indagini di Bankitalia sulla nazionalità dei vettori dell'import-export nazionale, emerge con chiarezza la predominanza delle imprese estere di trasporto, con le aziende italiane del trasporto stradale che trasportano solamente il 22,5% degli scambi commerciali italiani, il 14,3% dell'import-export via cargo aereo è trasportato da vettori nazionali ed il 7,1% del market share del trasporto marittimo dello scambio commerciale nazionale è effettuato da aziende nazionali, principale modalità per il trasporto

internazionale di beni. La tendenza generale aggregata è peraltro in diminuzione, come emerge dalla colonna "Media complessiva" della tabella che segue.

**Tabella 8 - Quote di mercato dei vettori italiani sulle importazioni ed esportazioni di merci nazionali anno 2021**

ANNI	Nave						Strada	Aereo	Media complessiva (1)
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Media (1)			
2002	23,3	8,0	16,0	16,0		16,5	33,0	34,7	24,1
2003	27,7	10,3	11,9	24,4		18,4	33,0	24,5	24,6
2004	19,4	12,9	5,7	14,6		11,7	36,1	23,6	22,7
2005	20,8	8,6	8,9	17,7		13,5	35,2	29,3	23,9
2006	19,6	15,5	9,3	16,7		13,7	34,7	30,3	23,9
2007	21,5	13,6	7,9	17,9		13,6	32,1	30,2	23,0
2008	18,2	12,1	10,6	18,6	25,0	14,9	30,7	26,3	22,6
2009	21,2	12,2	5,5	16,7	23,8	12,7	28,6	17,4	20,8
2010	18,9	8,8	1,6	10,0	32,2	8,5	27,9	21,5	18,5
2011	18,0	12,7	2,8	12,9	27,4	9,7	27,4	20,6	19,4
2012	16,6	13,6	3,2	11,6	23,8	9,1	26,4	19,2	18,3
2013	13,8	12,2	2,7	10,1	29,7	8,5	25,7	15,7	18,0
2014	13,7	12,1	2,5	10,5	39,7	8,7	25,6	16,9	17,8
2015	10,7	8,9	2,8	9,7	34,1	8,3	26,8	16,3	18,2
2016	10,8	8,7	1,0	11,4	26,7	7,4	22,1	17,4	16,1
2017	15,5	8,7	1,8	6,1	30,7	8,0	20,2	17,3	14,9
2018	15,7	4,7	3,4	10,5	41,2	10,8	20,5	18,0	16,4
2019	11,6	4,7	1,8	7,9	42,1	9,1	20,0	15,6	15,3
2020	8,2	1,7	2,3	14,3	55,6	11,7	19,1	15,1	15,7
2021	9,9	2,3	2,7	10,8	43,6	7,1	22,5	14,3	14,4

(1) I pesi sono basati sui costi del trasporto (noli unitari\*volumi movimentati).

Fonte: Banca d'Italia, giugno 2022, Indagine sui trasporti internazionali di merci

Le constatazioni di cui sopra non riguardano solo la competitività dell'intero mercato della logistica nazionale e quindi l'efficientamento della mobilità delle merci per le aziende italiane, ma toccano altresì la questione **della sicurezza degli approvvigionamenti in import e delle spedizioni in export dei prodotti nazionali**. Qualche mese fa il governo francese al fine di affrontare nel breve periodo l'emergenza del caro noli e quindi a sostenere la competitività delle aziende francesi e raffreddare le spinte inflazionistiche interne, ha imposto al proprio liner container globale (CMA CGM è la terza compagnia mondiale al mondo per capacità di stiva), di scontare per un anno di "750 euro le tariffe per il trasporto marittimo dei container da 40 piedi imbarcati sulle navi dei propri servizi e importati in Francia<sup>30</sup>" da tutti i clienti transalpini (incluse PMI e microaziende), introducendo anche uno sconto di 100 euro per tutti i container da 40 piedi esportati da clienti francesi. Evidentemente tale misura crea anche un differenziale ed un vantaggio competitivo importante con le economie tendenzialmente concorrenti a quella francese sul mercato internazionale, tra cui appunto quella italiana.

La situazione per cui in Francia esiste ed ha sede un grande liner consente in tale ottica di poter implementare delle misure di questa tipologia che, senza mettere in discussione la

<sup>30</sup> <https://www.informazionimarittime.com/post/cma-cgm-riduce-ulteriormente-le-tariffe-sui-noli-per-la-azienda-francese>

redditività e la profittabilità di un'azienda privata, garantisce anche il bilanciamento degli interessi congiunturali del Paese in cui l'azienda è stabilita. L'assenza di grandi operatori italiani che operano su scala globale nel trasporto merci containerizzato, situazione peraltro estendibile a quasi tutti i segmenti del trasporto merci e della logistica, limita di fatto la possibilità di implementare in Italia misure analoghe, atte a salvaguardare la competitività delle filiere produttive del paese e la resilienza del sistema dei trasporti nel suo complesso.

Per quel che concerne l'operatore nazionale per il trasporto aereo passeggeri, ITA Airways nata il 15 ottobre 2021, con un network iniziale di 45 destinazioni e 61 rotte, 191 voli in totale (24 nazionali e 56 internazionali), composta all'inizio da 2.800 dipendenti, di cui 1.250 staff e 1.550 personale navigante e che nel 2022 ha inserito minori unità rispetto alle 1.000 pianificate, FAST-Confsal ha richiesto dallo scorso anno chiarezza in merito alla strategia commerciale e di posizionamento definita nel Piano industriale. La stessa tematica si ripropone ad un anno di distanza, con una selezione di manifestazioni di interesse per la privatizzazione della compagnia avviata e non ancora finalizzata, in cui si contrappongono per quanto appreso, due visioni contrapposte: da un lato un'offerta che si focalizza sul mercato del lungo raggio con investimenti e dimensioni tuttavia non precisi, e che comunque con la dotazione di 78 velivoli al 2022 e 105 entro il 2025, non sembrano proporzionati ai grandi carrier internazionali concorrenti (Air France-Klm ha 573 aerei di cui 173 di lungo raggio, Lufthansa 218 aerei di cui 80 di lungo raggio, British Airways 263 aerei di cui 90 di lungo raggio); dall'altro lato, sebbene si voglia potenziare il segmento cargo, per i passeggeri il focus sul corto-medio raggio non sembra essere del tutto coerente con le strategie operative che dovrebbero continuare ad esempio a promuovere il sistema hub and spoke su due scali nazionali.

Al netto della scelta sulla migliore offerta che effettuerà il Governo in carica, il posizionamento di mercato ed il nuovo piano industriale successivo all'accettazione delle offerte risulterà la variabile fondamentale per determinare la continuità aziendale e quindi il grado occupazionale dell'impresa, ivi incluso il destino di 3.000 unità di personale attualmente in Cig.

### ***La limitata capacità del mercato delle costruzioni in Italia***

Ciò che è vero per il trasporto merci e la logistica, vale altrettanto per il mercato nazionale delle costruzioni, che in aggiunta si trova ad affrontare da qui al 2026 la sfida di "far spesa" nelle risorse per investimenti del PNRR. Rispetto a quanto già sollevato l'anno scorso non si registrano significativi miglioramenti.

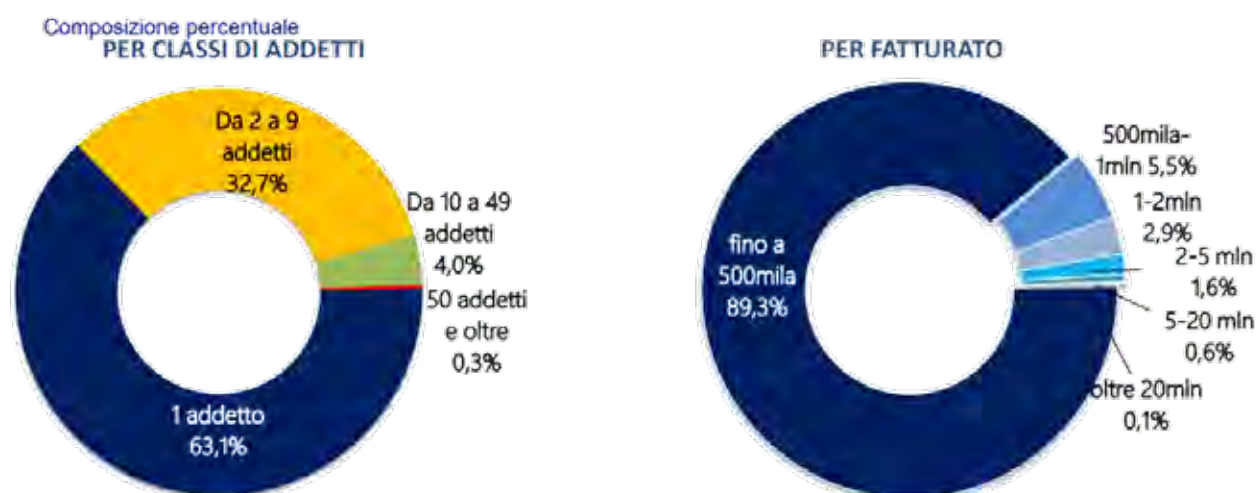
**L'industria delle costruzioni nazionale è caratterizzata da un 90% di imprese con fatturati inferiori ai 500.000 euro**, e delle 497.709 imprese operative nel settore nel 2020, l'11,2% dell'intero sistema produttivo dell'industria e dei servizi, oltre il 60% è composta da un unico addetto ed un ulteriore terzo (ovvero 160mila imprese) si concentra nella fascia 2-9 addetti. La media dei 2,7 addetti ad impresa nazionale si scontra con i 6,3 addetti medi per impresa in Germania. Da rilevare altresì il forte tasso di mortalità delle aziende nel settore che, dal 2008 al 2020 ha visto perdere 132.000 aziende e oltre 500.000 occupati<sup>31</sup>. Come rilevato anche lo scorso anno, le grandi imprese nazionali sono ben distanti dagli altri competitor europei e, comunque, accanto al

---

<sup>31</sup> ANCE, Osservatorio congiunturale sull'industria delle costruzioni, ottobre 2022

gruppo We Build (peraltro fortemente orientato al business estero), esistono poche altre imprese competitive ma a conduzione sostanzialmente familiare (es. Pizzarotti, Ghella, Toto, etc..).

Figura 16 - Imprese in Italia nel settore delle costruzioni per classi di addetti e per fatturato anno 2020



Fonte: ANCE, Osservatorio congiunturale sull'industria delle costruzioni, ottobre 2022

Se il settore ha potuto giovare degli investimenti per opere pubbliche del PNRR e del Superbonus edilizio negli ultimi due anni, la conformazione frammentata ed esigua dimensionalmente ha fatto sì che **il settore risentisse immediatamente dell'aumento dei prezzi dei materiali da costruzione, causando la mancata partecipazione a molte gare bandite e la sospensione dei cantieri in corso, e quindi il rallentamento degli investimenti pianificati.** La stessa ANCE, per il 2023, evidenzia rischi legati al "caro materiali", alla scarsa capacità amministrativa degli enti, soprattutto locali, e la carenza di manodopera e di figure professionali qualificate.

Per tali motivi, e considerando le tempistiche strette di attuazione degli investimenti PNRR, la sostanziale difficoltà nel reperire risorse professionali specialistiche e la necessità di rinforzare dal punto di vista degli organici e della robustezza finanziaria le aziende di costruzione, appare necessario intervenire con strumenti urgenti per consolidare e rinforzare l'offerta imprenditoriale del settore, a favore della crescita economica e dell'occupazione nazionale.

### **Un approccio parziale alla sostenibilità ambientale ed alla transizione energetica senza una politica energetica nazionale**

La sostenibilità ambientale e la decarbonizzazione dei trasporti è argomento ampio e dibattuto ed il presente documento dedica espressamente un focus speciale nell'ultimo capitolo ai consumi energetici del settore dei trasporti.

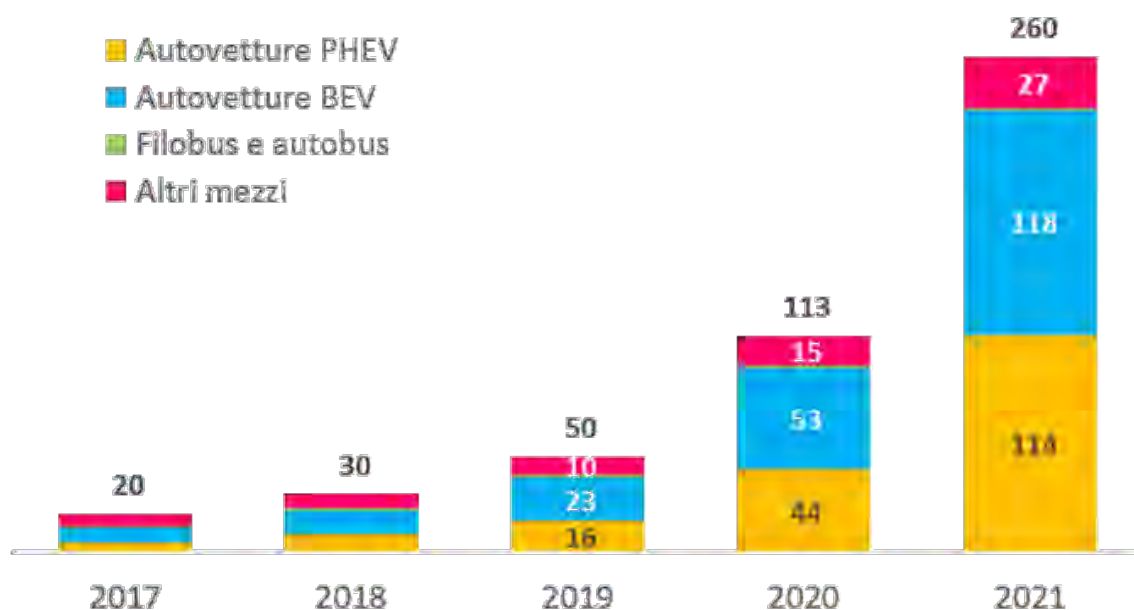
A partire dal 2020 FAST-Confsal ritiene che l'ineludibilità del percorso tracciato vada accompagnata da un approccio solido ed integrato che a fronte degli adeguamenti dettati per legge preveda delle misure anche di carattere economico tali da non lasciare nessuno indietro e mantenere un *level playing field* tra gli operatori di mercato e tra gli operatori nazionali e quelli esteri



che devono adeguarsi con onerosi investimenti. D'altra parte, si parla di sostenibilità economica, sociale e ambientale e non solo di quest'ultima.

Se nel PNRR appaiono adeguate le risorse dedicate al rinnovo delle flotte nel settore del TPL e per quello navale, restano decisamente limitate le risorse destinate al rinnovo ed acquisto di veicoli ecologici e a carburanti alternativi per l'autotrasporto (solo 100 mln di euro annui stanziati nei decreti del Ministero) e per il settore delle imprese ferroviarie (nel PNRR vengono previste unicamente sperimentazioni dei locomotori ad idrogeno e 60 e 55 milioni di euro rispettivamente per le locomotive e per i carri al fine di favorire il trasporto intermodale). Lato trasporto stradale privato, anche tenuto conto della previsione dell'Unione Europea dello stop alla vendita di veicoli a motore termico dal 2035 e delle esperienze di incentivi avviati ormai da due anni, non può non notarsi che a fine 2021 nel nostro paese erano registrate 39,8 milioni di autovetture, con circa 118.000 elettriche, lo 0,29% del totale, con una penetrazione ancora troppo bassa rispetto agli altri paesi europei nonostante l'incremento registrato nel 2021.

**Figura 17 - Mezzi circolanti su strada ad alimentazione elettrica in Italia (migliaia di unità)**



Fonte: GSE Energia nel settore dei trasporti 2005-2021, su su dati ACI, UNRAE, Aziende di Trasporto pubblico locale.

Lato infrastrutture, si richiede lo sforzo di prevedere investimenti di adeguamento complementari agli investimenti in corso e previsti nel PNRR e nelle Leggi di bilancio, in particolar modo per lo sviluppo della capacità delle reti elettriche dei porti e degli interporti che dovranno supportare carichi e picchi crescenti nei consumi legati agli investimenti per il cold ironing nei porti e l'installazione di sistemi di automazione e di ricariche elettriche per i vettori negli interporti.

Lato framework normativo, si richiedono una serie di interventi relativi sia alla tariffazione dell'energia elettrica per il settore dei trasporti, in concorrenzialità con quanto applicato negli altri paesi europei per evitare gap di competitività dei gestori delle infrastrutture e degli operatori nazionali; in tal senso, l'andamento dell'energia elettrica in Italia che segue quello del gas



naturale, sebbene in calo ad ottobre a 215,26 €/MWh dopo che il Prezzo Unico Nazionale (PUN) ha toccato il massimo di 740,1 €/MWh ad agosto, risulta molto volatile e nettamente più elevato rispetto ad altri paesi europei: **Confindustria stima che il prezzo medio di settembre 2022 del PUN dell'Italia è tre volte quello spagnolo, il 24% oltre quello tedesco, del 9% più alto di quello francese<sup>32</sup>.**

Sempre a livello normativo, sebbene sia corretto intraprendere ed aderire alle iniziative in materia di efficientamento energetico dei trasporti a livello europeo, ciò non può avvenire a tutti i costi. Sul comparto marittimo, ad esempio, Conftrasporto stima che l'applicazione del sistema dell'Emissions Trading System (ETS) comporterebbe un aumento del costo del trasporto di circa il 25-30% per coloro che vivono in aree insulari, di cui l'Italia è prima nell'Unione Europea per numero, peggiorando pertanto l'accessibilità degli stessi e depotenziando le risorse allocate per i servizi di continuità territoriale di cui questi cittadini, giustamente, beneficiano.

In definitiva, con la piena condivisione del contributo che il sistema dei trasporti deve garantire agli obiettivi di sostenibilità ambientale generale del paese, e consapevoli dell'immane sforzo non solo economico che un approccio integrato alla tematica richiede, appare quantomai urgente in questo momento di crisi energetica globale che in parallelo a qualsiasi considerazione e misura specifica possa venir definita la misura chiave per la transizione energetica, non solo del settore dei trasporti, ovverosia l'elaborazione di una politica nazionale energetica. Senza voler travalicare di ambito, **si avverte la mancanza di una strategia di medio-lungo termine relativamente all'approvvigionamento, produzione, stoccaggio e distribuzione di fonti energetiche per usi civili ed industriali, puntando indubbiamente sulle energie rinnovabili ma tenendo in adeguata considerazione anche il prezzo finale per l'uso.**

### ***Mancanza di figure professionali nell'autotrasporto ed in altri settori legati al trasporto ed alla logistica, dovuto alla scarsa attrattività del settore***

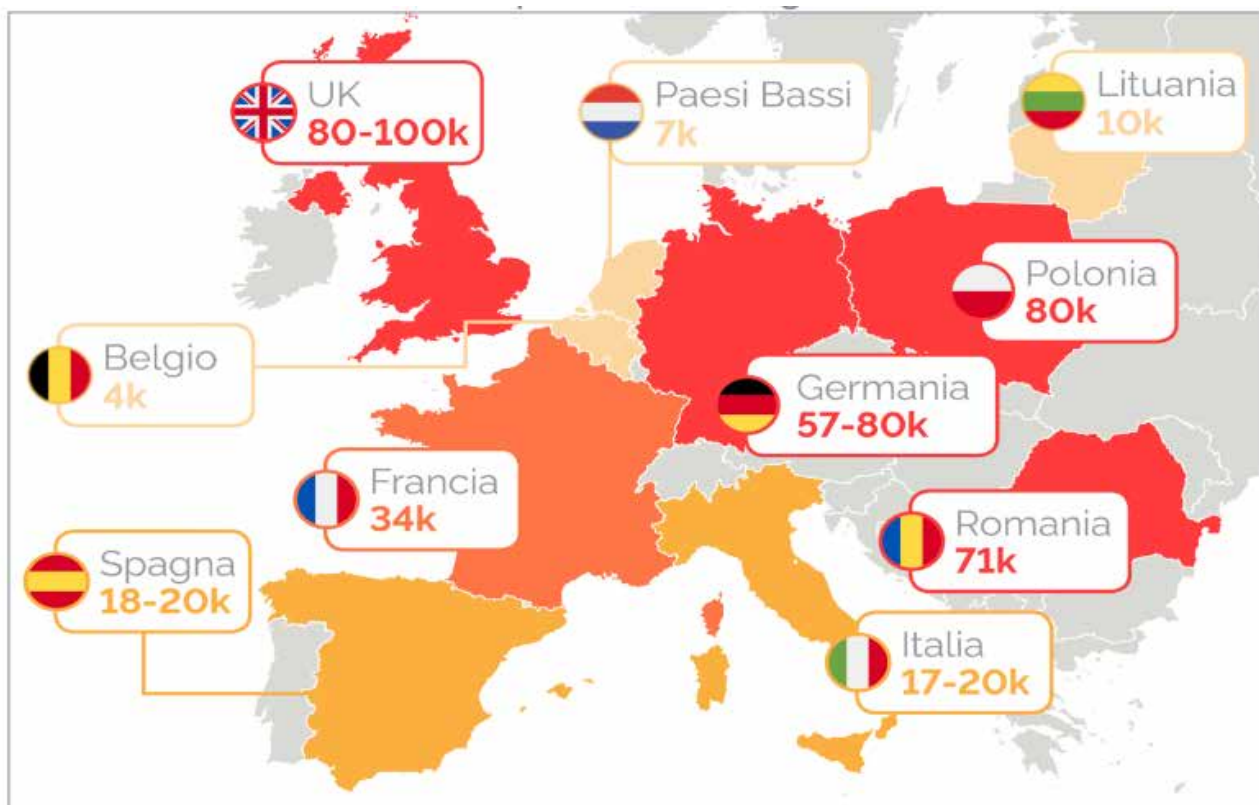
Come rilevato nel capitolo 3, alcune proposte di FAST-Confasal sono state adottate al fine di ridurre lo shortage di personale nel settore dei trasporti, evidente per i macchinisti nel mondo ferroviario, per gli autisti del TPL e per gli autotrasportatori. In particolare, per questi ultimi, risulta avviato un piano per lo sviluppo di aree di parcheggio su standard europeo per veicoli pesanti che dovrebbe migliorare le condizioni di vita dei clienti e quindi aumentarne, quota parte, l'attrattività, così come sono stati previsti incentivi economici con il DL Infrastrutture per l'ottenimento della patente e delle relative abilitazioni professionali e, infine, risulta avviata una proposta di piano di comunicazione per le professioni dell'autotrasporto.

A fronte dell'approvazione di queste misure, sicuramente importanti, permane secondo le ultime stime di Conftrasporto e ANITA un **gap di 17.000 unità di personale per l'autotrasporto in Italia**, per cui appare opportuno estendere il bonus patente anche per persone di età superiore ai 35 anni che vogliano prendere la patente e/o l'abilitazione CQC, l'attento monitoraggio sull'implementazione delle aree di sicurezza per veicoli pesanti ed incentivi fiscali-contributivi per coloro che scelgono questa tipologia di professioni. Ciò che vale per l'autotrasporto è mutuabile per i macchinisti del settore ferroviario e per gli autisti del TPL.

---

<sup>32</sup> Centro Studi Assolombarda su dati Gestore Mercati Energetici (GME)

Figura 18 - Stima carenza autotrasportatori in Europa



Fonte ISPI, *Logistica e Trasporti: uno sguardo al futuro*, ottobre 2022

### **Frammentarietà della governance della mobilità urbana dei passeggeri e mancanza di policies per la city logistics**

Le croniche criticità della mobilità urbana delle persone in Italia (altissimo utilizzo del mezzo privato, limitata estensione dei servizi di TRM, bassa quantità e qualità del materiale rotabile, poca integrazione tra il TPL ed i servizi di mobilità condivisa) vengono giustamente affrontate sia nel PNRR che nella ripartizione dei fondi nazionali, e dovrebbero condurre ad un generalizzato miglioramento delle condizioni del trasporto pubblico e ad un graduale ribilanciamento modale. Il primo strumento citato, ad esempio, alloca risorse per la realizzazione di 240 km di rete attrezzata per le infrastrutture del TRM (suddivise in metro 11 km, tram 85 km, filovie 120 km e funivie 15 km), per un grande piano per le ciclabili urbane, con 3,64 miliardi di euro per il rinnovo delle flotte e l'approvazione della riforma attinente la velocizzazione delle procedure per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa.

Si ritiene tuttavia **ancora poco affrontata la questione della frammentarietà e dell'articolazione e suddivisione delle diverse competenze** su cui appare urgente un generale riordino della disciplina normativa del settore, in primis a livello nazionale con la definizione di chiari obiettivi quadro che demandano poi alla definizione operativa a livello regionale.

Sul fronte regolatorio entrano in gioco orientamenti europei, disposizioni nazionali relative principalmente alla ripartizione finanziaria del Fondo Nazionale Trasporti e di definizione di livelli adeguati di servizio, prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), norme a livello regionale e quelle derivanti dalle autorità/agenzie di ambito/bacino a cui si associa una certa lentezza nel disciplinare

alcuni nuovi servizi di mobilità locale (ad es. Uber, monopattini, etc..) scaturiti dall'adozione di nuove tecnologie nel comparto, e che pongono una serie di problematiche operative che si devono affrontare al più presto anche a livello normativo. In tal senso, appare quantomai urgente un generale riordino della disciplina normativa del settore, in primis a livello nazionale con la definizione di chiari obiettivi quadro che demandano poi alla definizione operativa a livello regionale.


Anche in materia di governance e di articolazione di funzioni e di competenze, il quadro è decisamente frammentato con lo Stato che provvede al finanziamento del TPL ed alla definizione dei costi standard, le Regioni che si occupano di pianificazione e di programmazione dei servizi e di istituzione degli enti gestori degli ambiti/bacini, gli Enti locali che si occupano ed affidano la gestione dei servizi, gli enti di governo dell'ambito/bacino che si occupano dell'affidamento dei servizi e della gestione dei rapporti contrattuali e l'ART che ha compiti regolatori; nella sostanza, poi, anche le Regioni e gli enti locali contribuiscono con risorse proprie al finanziamento dei servizi di TPL urbano ed extra urbano e gli enti locali svolgono funzioni pianificatorie (es. PUMS per le città <100.000 abitanti che devono essere coordinati con i Piani regionali).

Il quadro è decisamente meno positivo in materia di logistica urbana, tematica assolutamente non trattata nel PNRR, e che tuttavia risulta decisiva in termini di fruibilità dei nostri centri urbani vista anche l'esplosione dell'e-commerce.

Un ambito che secondo la Commissione Europea produce esternalità negative di circa 100 miliardi di euro l'anno in tutta l'UE, da cui dipende il 20% del traffico urbano, e a cui si collegano le questioni del consumo del suolo per i poli di distribuzione ed aspetti contrattuali per figure professionali quali i riders e la regolamentazione ed i controlli sulle cooperative della logistica.

Tale situazione è peraltro deflagrata con l'esplosione del fenomeno dell'e-commerce in Italia, trend che peraltro è perseguito anche nel 2021 e nel 2022, e che produce congestionamenti e soste selvagge nei centri urbani nazionali.

### • C) Sintesi

Ambito	Criticità	Fabbisogni
<p data-bbox="199 1585 370 1646"><b>Infrastrutture e servizi</b></p> 	<p data-bbox="427 1653 831 1839">Deficit localizzato persistente nella dotazione di infrastrutture fisiche e del livello di accessibilità e connettività di alcune aree del Paese, in particolare del Mezzogiorno e delle aree interne</p>	<p data-bbox="853 1464 1437 1585">Completamento di corridoi, direttrici e nodi infrastrutturali TEN-T e SNIT e sblocco di alcune grandi opere incagliate da anni e ripresa della progettualità del MIT S.I.S.Te.M.A.</p> <p data-bbox="853 1599 1417 1720">Completamento interventi trasporti e infrastrutture finanziati anche con fondi: complementare, nazionale per la coesione e F.S.C. 2014-2020 con scadenza n+3 al 31.12.2023</p> <p data-bbox="853 1733 1437 1854">Nelle more della realizzazione degli interventi infrastrutturali, ridurre il divario di accessibilità e di connettività delle aree più isolate del paese con attivazione di servizi incentivati</p> <p data-bbox="853 1868 1433 2024">Adeguare i livelli di infrastrutture puntuali e di collegamenti di rete, ferroviaria e stradale, soprattutto per l'ultimo miglio per porti, aeroporti, interporti e piattaforme logistiche nel Mezzogiorno inserendoli nei Contratti tra MIT e RFI e ANAS;</p>

Ambito	Criticità	Fabbisogni
	Limitata capacità di resilienza del sistema dei trasporti in occasione di shock	Garantire adeguati livelli di servizi di trasporto passeggeri e merci anche in condizioni emergenziali
	Ampia frammentarietà e limitato dimensionamento degli operatori di trasporto e della logistica nazionali, con limitata capacità di generare economie di scala e di potere contrattuale con i clienti, unito alla forte competizione di operatori esteri molto più strutturati	Aggregazioni imprenditoriali nei servizi di trasporto per creare un ecosistema di imprese medio-grandi, robuste finanziariamente, in grado di garantire efficienza sui servizi domestici, competere nel mercato europeo e con capacità di innovare Tutela della continuità aziendale e dell'occupazione della compagnia aerea di bandiera
	Limitata capacità produttiva del mercato delle costruzioni e dell'edilizia pubblica nazionale	Concentrazioni imprenditoriali nei grandi gruppi delle costruzioni nazionali, con monitoraggio dell'offerta di lavoro nel settore al fine di rispondere alla sfida del PNRR
	Un approccio parziale alla sostenibilità ambientale ed alla transizione energetica senza una politica energetica nazionale	Stanziamiento di risorse aggiuntive per il rinnovo/retrofit delle flotte degli operatori privati, infrastrutture per carburanti alternativi ed adeguamenti normativi anche dei prezzi dell'energia per la fase di transizione energetica Definizione di una politica energetica a medio-lungo termine per il paese
	Mancanza di figure professionali nell'autotrasporto ed in altri settori legati al trasporto ed alla logistica, dovuto alla scarsa attrattività del settore	Favorire il rapido reclutamento di autisti e macchinisti del trasporto e della logistica con misure di carattere economico, di sensibilizzazione e di rapida implementazione delle iniziative per il miglioramento delle condizioni lavorative dei medesimi
	Frammentarietà della governance della mobilità urbana dei passeggeri e mancanza di policies di coordinamento per la city logistics	Riordino della disciplina normativa in materia di governance della mobilità locale passeggeri Omogeneizzazione delle pianificazioni locali dei PULS ed adozione di misure di mitigazione dei costi esterni generate dalle consegne di ultimo miglio urbano e dalle scelte dei consumatori

## 4.2 Ambito Policies e Norme

### · A) Criticità persistenti

#### ***Mancanza di un quadro pianificatorio e programmatorio unitario e pluriennale in materia di infrastrutture e servizi di trasporto***

Nonostante le previsioni del Decreto Legislativo n. 50/2016, le citazioni di avvio dei lavori a partire dall'Allegato al DEF 2020, le dichiarazioni ufficiali del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili ricordate al capitolo 2, l'unico esercizio prossimo all'emanazione del Piano generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) – il cui ultimo aggiornamento è datato di 11 anni fa, è il documento

“Mobilità e logistica sostenibili. Analisi e indirizzi strategici per il futuro<sup>33</sup>” pubblicato ad ottobre 2022 da parte del MIMS.

Come evidenziato nel corso del presente documento, pur fornendo interessanti elementi di cui molti contigui alle proposte FAST-Confsal, **il documento non può essere considerato un Piano nazionale per il settore dei trasporti.**

La previsione dell’emanazione del PGTL e del Documento pluriennale di pianificazione (DPP), quali documenti fondamentali rispettivamente di indirizzo strategico della politica nazionale nonché degli scenari di evoluzione del sistema della mobilità nazionale sulla base delle previsioni di domanda e dell’offerta di trasporto a livello nazionale e internazionale e di elenco degli interventi di competenza del Ministero di cui finanziare la realizzazione, magari prendendo anche spunto dalle analisi e dalla considerazione di MOVEO, risulta fondamentale al fine di avere un quadro pianificatorio certo, coerente e pluriennale per indirizzare le scelte di investimento pubbliche e private nel settore, anche nell’orizzonte post-PNRR del 2026.

### ***Limitata semplificazione dei processi e delle procedure amministrative e burocratiche lungo la catena logistica attraverso l’uso di strumenti digitali***

L’inserimento nel PNRR delle riforme e degli investimenti in materia di digitalizzazione più volte indicati da FAST-Confsal, dall’adesione alla convenzione eCMR, all’implementazione del SUA e del SUDOUCU, passando per l’attivazione della PLN federata, allo sviluppo dei PCS nei porti sono importanti risposte alle necessità di semplificazione amministrativa, di riduzione degli oneri burocratici, di velocizzazione dei controlli lungo la catena logistica e di progressivo allineamento delle tempistiche del transit time delle merci nazionali al benchmark europeo.

Il varo e l’implementazione di tali iniziative, non sempre in linea con le tempistiche ex PNRR come rilevato nei monitor FAST-Confsal, deve essere comunque oggetto di costante monitoraggio.

Alcune criticità persistenti riguardano la mancata estensione alle altre modalità di trasporto e ad altre categorie merceologiche del comparto marittimo, delle iniziative di pre-clearing e di fast-corridors da parte delle Agenzie delle Dogane; il mancato avvio dei piani di sviluppo dei sistemi ICT degli interporti nazionali, integrati ed interoperabili con la PLN e, come meglio dettagliato nell’ambito “Finanziamenti ed incentivi”, si riscontra anche quest’anno il mancato avvio di un grande piano formativo per le aziende di trasporto al fine di garantire l’aggiornamento e l’adeguamento delle competenze dei propri dipendenti in materia di transizione digitale.

### ***Eterogeneità dei contratti di lavoro del settore trasporto merci e passeggeri***

Come già evidenziato in “Italia velocemente connessa” del 2020 e del 2021, e non avendo registrato alcun passo in avanti nel corso degli ultimi 12 mesi, **il sistema contrattualistico dei trasporti continua a presentare una forte differenziazione dei contratti di settore, che crea anche incertezza di programmazione economico-finanziaria alle aziende stesse nonché sacche di sfruttamento e illegalità, come evidenziato anche nel documento MOVEO.** Esattamente come per gli scorsi anni, FAST-Confsal ritiene quindi necessario limare tali differenze attraverso la costruzione di un sistema di contrattazione

---

<sup>33</sup> [https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-10/Mims\\_Mobilit%C3%A0%20e%20logistica%20sostenibili\\_pag%20sin-gola%20r3\\_0.pdf](https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-10/Mims_Mobilit%C3%A0%20e%20logistica%20sostenibili_pag%20sin-gola%20r3_0.pdf)

più omogeneo, efficace ed equo tra tutti i settori produttivi, realizzabile attraverso l'applicazione di un contratto di filiera, che tenga conto dei fattori essenziali nel trasporto come sicurezza, innovazione e sostenibilità, e sia in grado di contrastare la concorrenza al ribasso tra imprese, attraverso l'introduzione del salario minimo.

### ***Elevata incidenza degli incidenti mortali e degli infortuni e poca attenzione alla sicurezza sul lavoro***

Nonostante qualche attenzione sulla stampa e sui notiziari ad evento accaduto, la tematica della sicurezza sul lavoro è decisamente marginale nell'agenda pubblica e nelle policies settoriali.

La situazione è tuttavia emergenziale, come rilevato in Italia Velocemente Connessa del 2021 e come anche evidenziato nel documento MOVEO del MIMS, in cui si sottolinea che ***"secondo i dati INAIL, nel 2021 le denunce di infortunio sul lavoro sono state quasi 35.000 nelle costruzioni e quasi 42.000 nei trasporti e magazzinaggio, di cui 175 e 150 con esito mortale. I due comparti rappresentano il 19% e il 16% del totale delle morti sul lavoro, a fronte di un'incidenza occupazionale molto più bassa (7% e 5%)<sup>34</sup>"***. Dati, peraltro, in forte aumento rispetto al 2020 ed il 2019.

Tali numeri sono confermati da una recente (27.10.2022) operazione di vigilanza dell'Ispettorato del Lavoro che ha interessato 377 cantieri in tutta Italia e 794 aziende operanti nei cantieri ispezionati con l'adozione di 194 provvedimenti di sospensione delle attività d'impresa, di cui 133 per gravi violazioni in materia di sicurezza e 763 prescrizioni per violazioni in materia di sicurezza che hanno riguardato in prevalenza le cadute dall'alto e la mancata protezione delle aperture verso il vuoto, l'irregolarità dei ponteggi e l'utilizzo di ponteggi non autorizzati, il rischio elettrico, il mancato controllo delle gru, l'omessa fornitura e utilizzo dei dispositivi di protezione individuale, la viabilità inadeguata dei cantieri e la mancata protezione da investimento per caduta di materiali dall'alto, l'omessa sorveglianza sanitaria dei lavoratori, la mancata formazione e informazione dei lavoratori, l'omessa redazione del documento valutazione rischi, del piano operativo di sicurezza e del piano di montaggio, uso e smontaggio dei ponteggi.

A tali fenomeni si aggiunge **la scarsa prevenzione di malattie e disturbi fisici che viene svolta nei luoghi di lavoro correlati al settore dei trasporti**, a cui FAST-Confsal da anni dedica attenzione come soggetto promotore della campagna TRAINS-Trasportiamo in sicurezza, nell'ambito della quale si è proceduto ad organizzare convegni, pubblicare paper di approfondimento ed implementare campagne di sensibilizzazione per la prevenzione dei disturbi muscolo scheletrici per gli operatori della logistica e del TPL.

### ***Frammentarietà e localismo della pianificazione urbanistica delle aree produttive ed industriali nel paese***

Nessun provvedimento è stato adottato in materia di coordinamento in capo al MIMS della pianificazione locale in materia di insediamenti industriali, logistici e produttivi, al fine di concentrare e localizzare la domanda di trasporto e rafforzare quindi il trasporto merci intermodale rispetto al trasporto su gomma.

---

<sup>34</sup> MIMS, MOBILITÀ E LOGISTICA SOSTENIBILI - Analisi e indirizzi strategici per il futuro, p. 142



Le competenze urbanistiche in capo agli enti territoriali di prossimità ed in misura minore alle Regioni, non agevolava l'efficiente pianificazione territoriale delle aree produttive, logistiche ed industriali che, invece, dovrebbe rispondere ad una visione nazionale, anche di tipo trasportistico, e dovrebbero essere orientate al consolidamento e alla concentrazione delle unità produttive in aree specifiche, urbanisticamente dedicate a tali attività e quindi dotate delle infrastrutture necessarie per garantire accessibilità e connettività con i mercati di provenienza e di destinazione della merce e giustificate da volumi importanti.

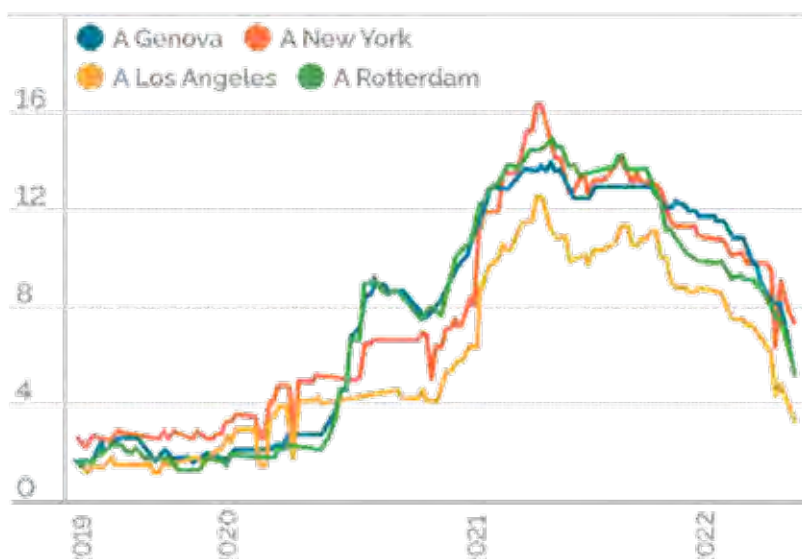
La frammentarietà ed il localismo della pianificazione urbanistica porta con sé lo sviluppo di tante piccole aree industriali e logistiche in tanti piccoli comuni italiani, riproponendo il disegno del tessuto produttivo italiano che già presenta una forte polarizzazione dimensionale e territoriale, **determinando uno sprawl delle unità produttive sul territorio che evidentemente favorisce la terminalizzazione da parte del trasporto stradale, più flessibile, comodo ed agevole per carichi piccoli-medi rispetto al trasporto ferroviario.**

## **Processi di concentrazione del mercato dei servizi di trasporto e logistici con posizioni dominanti**

Non risulta affrontata nell'ultimo periodo la questione della concentrazione con conformazione quasi-oligopolistica del mercato della logistica e del trasporto merci, evidente nel mercato dello shipping, degli MTO, delle grandi compagnie di spedizione e dei terminalisti marittimi, peraltro evidenziata anche nel documento MOVEO del MIMS al capitolo "Stato e mercato". Seppur coscienti che la tematica debba essere affrontata nelle opportune sedi europee, nel corso del 2021 e del 2022 il rischio di pratiche distorsive e di posizioni dominanti del mercato è stato evidente, ad esempio, nel mercato dei noli marittimi container, sebbene nell'ultimo periodo anche a causa del raffreddamento delle economie globali appare essere in diminuzione, ma comunque su valori molto più alti del 2020. Tale trend è evidente sulla rotta Shanghai - Genova, che ad ottobre 2020 è al di sotto dei 7mila dollari per FEU, contro i 13.646 dollari dell'anno scorso, ma decisamente più alto rispetto ai 1.500 dollari medi nei periodi precedenti.

La volontà di non toccare posizioni di mercato fortemente concentrate ed anzi l'adozione di un approccio di laissez-faire, come quella che permette l'esonero da alcune norme antitrust a livello europeo da parte delle alleanze tra compagnie marittime, passando per l'intoccabilità degli extra-profitti registrati dai liner a partire dal 2021, piuttosto che la totale inerzia di fronte ai fenomeni di integrazione verticali che si registrano

**Figura 19 - Andamento gennaio 2019-ottobre 2022 noli marittimi container per FEU da Shanghai in '000 dollari**



Fonte: ISPI su dati Drewry

lungo le diverse filiere del trasporto merci, crea e creerà evidentemente dei disequilibri con delle potenziali situazioni di tensione sui prezzi del trasporto e della logistica a detrimento della competitività del tessuto produttivo che se ne serve.

## B) Nuove criticità

### ***Rallentamenti negli investimenti PNRR, limitata capacità amministrativa delle PA e mancanza del monitoraggio finanziario delle opere***

A circa due anni dalla messa in opera degli investimenti del PNRR, e pur tenendo conto che alcuni interventi erano già cantierizzati nel 2020, la Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza di ottobre 2022 rileva che **a fronte dei 33,7 miliardi di euro che avrebbero dovuto essere messi a terra tra il 2020-2021 ed il 2022 a livello aggregato per il PNRR, solo 20,5 miliardi saranno effettivamente spesi entro il 2022; per il solo 2022 si prevedeva di spendere 29,4 miliardi di euro contro i 15 miliardi di euro che effettivamente verranno liquidati.**

Se indubbiamente pesano fattori quali i vertiginosi aumenti dei prezzi dei materiali da costruzione e delle materie prime energetiche, aumentati già nel 2021 ed esplosi con il conflitto in Ucraina, è altrettanto vero che le previsioni dei livelli dei prezzi non dovrebbero scendere sino al 2024, come rappresentato nella sezione successiva relativa alle criticità per i "Finanziamenti ed incentivi". In aggiunta ai prezzi, una generalizzata carenza dei materiali ha reso più difficile rispettare gli investimenti pianificati. Contribuisce al rallentamento anche la bassa capacità progettuale e di spesa della Pubblica Amministrazione, come si dirà in seguito, che solo in parte sta beneficiando della messa a disposizione di centrali di committenza pubbliche (Invitalia e Cassa Depositi e Prestiti su tutte), dello sportello Capacity Italy e delle riforme approvate e, come sottolineato da numerosi soggetti attuatori, persistono ostacoli di natura burocratica ed amministrativa nei processi di progettazione e di aggiudicazione delle opere che ne rallentano fortemente l'iter di cantierizzazione.

Prendendo ad esempio Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., uno dei principali soggetti attuatori del PNRR, FAST-Confsal già ad inizio 2022 aveva ridimensionato i risultati pubblicizzati dalla società che trionfava con un tiraggio di spesa di 2,5 miliardi di euro nel biennio 2020-2021 per interventi ferroviari inseriti nel Piano contro i 2,2 miliardi preventivati. Invero, tali cifre, seppur positive, facevano sostanzialmente riferimento ad opere ferroviarie già in corso di realizzazione nel 2020 e nel 2021 ed inserite, legittimamente, nelle spese del PNRR approvato nel 2021; in secondo luogo, gli avanzamenti di spesa riguardavano quasi esclusivamente le opere appunto già avviate, in primis la direttrice AV/AC Brescia-Verona-Padova ed il Terzo valico dei Giovi, opere peraltro già in ritardo consistente nei cronoprogrammi attuativi. **Alcuni interventi al contrario, con attinenza territoriale al Mezzogiorno, non risultavano ancora aver prodotto spesa ovvero presentavano spesa effettiva ridotta rispetto a quella pianificata. In tal senso, si predicava prudenza nello sbandierare risultati eclatanti.**

**Tabella 9 - Spesa effettiva e prevista opere ferroviarie PNRR RFI 2020-2021**

	Spesa Prevista ex PNRR - Mln €			Spesa Effettiva ex RFI - Mln €			Delta effettivo/previsto
	2020	2021	Cumulato	2020	2021	Cumulato	
Connessioni diagonali*	2	9	11	3	9	12	9%
AV Sud**	52,1	125	177,1	39	88	127	-28%

# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

	Spesa Prevista ex PNRR – Mln €			Spesa Effettiva ex RFI – Mln €			Delta effettivo/previsto
	2020	2021	Cumulato	2020	2021	Cumulato	
AV Nord***	550	881	1431	641	1077	1718	20%
ERTMS		50	50	7	21	28	-44%
Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave	171,6	188,7	360,3	233	344	577	60%
Potenziamento delle linee regionali	41	115,7	156,7	0	0	0	-100%
Miglioramento stazioni ferroviarie al Sud		21	21	0	0	0	-100%
Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud		53,3	53,3	14	51	65	22%
<b>Totale</b>	<b>816,7</b>	<b>1443,7</b>	<b>2260,4</b>	<b>937</b>	<b>1590</b>	<b>2527</b>	

\*Comprendente gli interventi sulle direttrici Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia

\*\*Comprendente gli interventi sulle direttrici Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Catania

\*\*\*Comprendente gli interventi sulle direttrici Brescia-Verona-Vicenza, Liguria-Alpi e Verona-Brennero

Difatti dopo qualche mese è andata deserta la gara di RFI per la rete ferroviaria Palermo-Catania e per il 2022 l'ANCE rileva nel suo ultimo report che la distribuzione mensile dei bandi di gara di lavori, nel corso del 2022, di RFI ha visto il sostanziale blocco delle pubblicazioni tra febbraio e maggio e nei primi sei mesi del 2022 sono stati banditi interventi per circa 2,6 miliardi di euro contro una previsione di 7,7 miliardi.

Proprio per tali ragioni appare quantomai importante rendere pubblici i dati sugli avanzamenti finanziari degli investimenti PNRR e del Piano complementare, come più volte chiesto da FAST-Confisal nel corso degli ultimi 12 mesi.

A quattro anni dalla scadenza del PNRR avere un quadro chiaro sullo stato di avanzamento della spesa degli investimenti permetterebbe di comprendere al meglio eventuali correttivi da adottare ed eventualmente, in caso di perduranti rincari delle materie prime, dell'energia e dei materiali, concertare con Bruxelles la rimodulazione del PNRR ovvero trovare gli stanziamenti (a livello nazionale o in sede di RePower EU) per riadeguare i prezzi delle gare PNRR.

A latere di ciò, appare improcrastinabile agire sulla capacità amministrativa delle PA e proseguire sulla strada delle semplificazioni legislative nella revisione del codice degli appalti.

Per quanto concerne il primo punto persiste un problema di capacità amministrativa della pubblica amministrazione nazionale derivante dalla mancanza quantitativa di risorse umane e, probabilmente ancora di più, dalla difficoltà nel reclutare risorse qualificate.


Gli impiegati nella pubblica amministrazione sono in Italia il 13,43% rispetto agli impiegati totali contro la media dei paesi OECD del 17,71%; la media dell'età degli impiegati pubblici è di 50,7 anni (dati

Forum PA) e la maggioranza degli organici ha limitate disponibilità di figure professionali esperti in digitalizzazione, progettazione europea, ingegneri progettisti e codice degli appalti. Tali deficit sono particolarmente evidenti nei contesti degli enti territoriali più piccoli ed in alcune aree specifiche del paese (Mezzogiorno ed Isole, aree interne e montane).

Queste considerazioni pongono dei seri quesiti sulla capacità delle pubbliche amministrazioni di mettere in atto i progetti, i bandi, i contratti e le esecuzioni derivanti dai finanziamenti del PNRR e dei fondi ordinari. Nell'ultima rilevazione del MIMS sullo stato di avanzamento del PNRR al 30.09.2022, viene peraltro evidenziato che per gli interventi che prevedono come soggetto attuatore un Comune, una Regione e quelli relativi alle infrastrutture idriche, per i progetti con scadenze per gli affidamenti dei lavori nel primo semestre 2023, il 58,9% delle amministrazioni è nella fase di redazione del progetto definitivo e/o esecutivo ma tale percentuale scende al 35,7% nelle regioni del Mezzogiorno; per gli interventi in scadenza nel secondo semestre 2023, il 26% dei soggetti attuatori deve ancora avviare le attività, con una percentuale del 36,8% nel Mezzogiorno (36,8%).

Peraltro, le procedure di selezione semplificate previste con Legge 108/2021 e 113/2021 per l'attuazione del PNRR, non hanno dato i risultati sperati in termini né di partecipazione alle selezioni né di reclutamento di figure del personale, come certificato anche da un recente studio della società di consulenza Intellera<sup>35</sup> da cui emerge che "nelle 146 call for experts pubblicate sul portale unico per il reclutamento di personale InPA, ad oggi sono stati assunti solo 1.161 esperti". La limitata attrattività e capacità di reclutamento del settore pubblico di figure professionali competenti e qualificate è peraltro una questione che prescinde dall'attuazione del PNRR e che riguarda anche l'orizzonte più lontano.

### · C) Sintesi

Ambito	Criticità	Fabbisogni
Policies e norme 	Mancanza di un quadro pianificatorio e programmatico unitario e pluriennale in materia di infrastrutture di trasporto e logistica	Emanazione del PGTL e dei DPP
	Limitata semplificazione dei processi e delle procedure amministrative e burocratiche lungo la catena logistica attraverso l'uso di strumenti digitali	Rapida implementazione ed attento monitoraggio delle iniziative avviate (PLN, e-CMR, PCS, SUDOCU) e completamento dei processi di semplificazione e di digitalizzazione già sperimentati, in particolare dall'Agenzia delle Dogane
	Eterogeneità dei contratti di lavoro nel settore	Omogeneizzare la codifica contrattuale e i livelli retributivi, di tutela, di formazione tra comparti del settore
	Elevata incidenza degli incidenti mortali e degli infortuni e poca attenzione alla sicurezza sul lavoro	Riduzione delle morti e degli infortuni sul lavoro, anche con programmi di prevenzione per la salute

<sup>35</sup> Intellera Consulting, Skills4PNRR, La sfida delle competenze professionali nell'attuazione del Piano, ottobre 2022

Ambito	Criticità	Fabbisogni
	Frammentarietà e localismo della pianificazione urbanistica delle aree produttive	Coordinamento delle scelte urbanistiche locali riguardanti le aree destinate allo stabilimento di attività produttive ed industriali
	Processi di concentrazione del mercato dei servizi di trasporto e logistici con posizioni dominanti	Regolamentazione dei mercati del trasporto e della logistica a più alta concentrazione, al fine di garantire concorrenzialità positiva ed evitare pratiche distorsive con danni su tutto il sistema economico
	Rallentamenti negli investimenti PNRR, limitata capacità amministrativa della PA e mancanza del monitoraggio finanziario delle opere	Accrescere la trasparenza negli stati di avanzamento finanziari degli investimenti PNRR Semplificazioni legislative negli iter di autorizzazione e di progettazione Potenziamento quantitativo e qualitativo degli organi delle pubbliche amministrazioni

## 4.3 Ambito Incentivi e Finanziamenti

### A) Criticità persistenti

#### *Farraginosi meccanismi di funzionamento amministrativo degli incentivi per l'intermodalità*

Come rilevato lo scorso anno, e sulla scorta di quanto proposto sin dal 2020 da parte di FAST-Confsal, il rinnovo delle misure Ferrobonus e Marebonus sino al 2026 ed il potenziamento degli stanziamenti finanziari, nonché della "Norma Merci", sono misure fondamentali per il consolidamento/mantenimento di quote modali da parte del trasporto ferroviario e marittimo nelle more del completamento delle maglie, direttrici e nodi infrastrutturali nazionali agli standard europei. Parallelamente, **da parte di molti operatori veniva richiesto l'efficientamento dei meccanismi di funzionamento che risultano problematici** in quanto non viene garantita certezza ex-ante circa il valore unitario del contributo, rendendo aleatoria la pianificazione economico-finanziaria dei progetti di investimento richiesti a monte, prevedendo specifiche condizionalità in termini di volumi di traffico da sviluppare anche successivamente alla fine del regime di aiuto che risulta impossibile in caso di fluttuazioni di mercato (caso estremo periodo Covid-19) e, infine, perché i plurimi meccanismi si sovrappongono e/o competono l'uno con l'altro su medesimi soggetti o su medesime relazioni di traffico.

#### *Limitati incentivi per la digitalizzazione delle imprese di trasporto e logistica e per la formazione del personale*

Se nel PNRR, nel Piano complementare e nei fondi ordinari sono presenti ingenti investimenti per le infrastrutture di trasporto secondo i paradigmi della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione, non può dirsi altrettanto per le iniziative di transizione energetica e digitale degli operatori dei servizi di trasporto.

Nello specifico settore della digitalizzazione, non si riscontrano iniziative e misure atte a favorire la transizione digitale da parte degli operatori di mercato, se non i 175 milioni di euro per investimenti nella digitalizzazione a favore degli operatori logistici previsti nel PNRR, evidentemente troppo esigui rispetto alla platea potenziale.

Restano scoperti da finanziamenti pubblici tutta una serie di misure che prevederanno oneri per il settore privato senza diretti ritorni economici per lo stesso: ad esempio l'ERTMS on board delle imprese ferroviarie piuttosto che l'adeguamento dei sistemi informatici per la digitalizzazione dei documenti di trasporto da parte delle imprese di autotrasporto derivanti dalla prossima adesione all'e-CMR come previsto dal PNRR. A maggior ragione, non risultano piani e programmi di spesa tesi a favorire la formazione degli operatori in materia di digitalizzazione, che risulta essere preconditione per garantire l'utilizzo efficiente delle nuove tecnologie e per garantire stabilità occupazionale agli addetti del comparto.

## B) Nuove criticità

### ***Limitate risorse per le compensazioni legate al caro materiali, energia e materie prime e difficoltà di accesso alle risorse da parte delle imprese***

L'impennata generalizzata dei prezzi, ed in particolare dell'energia e delle materie prime e dei materiali avvertita sin dalla seconda metà del 2021 ed acuitasi con il conflitto in Ucraina, ha provocato una tempesta perfetta sia sul versante della messa a terra degli investimenti del PNRR per le annualità 2021-2022, sia sulla sostenibilità economica e finanziaria degli operatori del trasporto che hanno visto incrementi nei costi operativi senza precedenti.

Sul primo versante sono state adottate alcune misure compensative da parte del Governo, da ultimo con il Decreto Aiuti (DL 50/2022) con cui è stato potenziato il Fondo nazionale per la compensazione degli aumenti dei prezzi dei materiali di costruzione coperto anche per il 2022 e sono stati introdotti meccanismi di adeguamento dei prezzi, sia per le opere in corso di realizzazione che per quelle da avviare. **Le aziende del settore costruzioni lamentano tuttavia procedure troppo complesse per la richiesta alle stazioni appaltanti delle compensazioni** oltre al ritardo nella liquidazione degli importi spettanti (secondo ANCE circa il 70% degli associati non ha ancora ricevuto alcun ristoro a copertura dei maggiori costi sostenuti a causa dei rincari dei materiali).

Sul versante degli operatori del trasporto, di fronte ai forti aumenti del prezzo dell'energia e dei carburanti, alcune misure hanno cercato di lenire le sofferenze del comparto: dalla riduzione della componente B del pedaggio fino al 50%, per il periodo 1 aprile - 31 dicembre 2022 per le imprese ferroviarie, al fondo di 500 milioni per il credito d'imposta per l'acquisto di carburante, dei 25 milioni di euro per sostenere l'acquisto di GNL, la riduzione delle accise sul gasolio per autotrazione, l'inserimento nei contratti di trasporto della clausola di adeguamento del corrispettivo per tenere conto dell'aumento dei prezzi del carburante, l'esonero per l'anno 2022, per le imprese di trasporto merci per conto terzi del versamento del contributo all'Autorità di regolazione dei trasporti per il settore dell'autotrasporto. **Le importanti misure messe in campo non sono comunque riuscite a ristorare in maniera sufficiente il vertiginoso aumento dei costi operativi registrato.**

La criticità descritta tra l'altro, nonostante le aspettative di rallentamento dell'economia mondiale e le preoccupazioni di una recessione che ultimamente stanno facendo leggermente calare i prezzi delle commodities, non appare essere solo di natura congiunturale. Secondo il rapporto della World Bank Commodity Markets Outlook - October 2022, sebbene nei prossimi mesi i prezzi delle materie prime dovrebbero stabilizzarsi, **i valori al 2024 sarebbero comunque fortemente più alti rispetto al 2020 per**



tutte le voci considerate (al netto dei minerali ferrosi e dei metalli preziosi) mentre l'aumento dei beni energetici è consistente anche rispetto ai valori già alti del 2021.

Tabella 10 - Andamento 2020-2024 prezzi commodities

	Unità	2020	2021	2022f	2023f	2024f	Var. % 2022- 2021	Var. % 2024- 2021
Energia*		52,7	95,4	151,7	134,7	118,3	59%	24%
Carbone, Australia	\$/mt	60,8	138,1	320	240	212,3	132%	54%
Greggio, Brent	\$/bbl	42,3	70,4	100	92	80	42%	14%
Gas Naturale, Europa	\$/mmbtu	3,2	16,1	40	32	28	148%	74%
Gas Naturale, U.S.	\$/mmbtu	2	3,9	6,6	6,2	6	69%	54%
LNG, Giappone	\$/mmbtu	8,3	10,8	18,4	17	15,9	70%	47%
Commodities non energetiche*		84,4	112	123,7	113,7	113	10%	1%
Agricole* (bevande e prodotti alimetari)		87,5	108,7	123,2	117,7	117,5	13%	8%
Materie prime*		77,6	84,5	81,2	84,7	85,4	-4%	1%
Legno	\$/cum	86,4	90,4	79,8	86,4	87,6	-12%	-3%
Altre materie prime (cotone, tabacco, gomma)		67,9	78	82,7	82,7	82,9	6%	6%
Fertilizzanti		73,2	132,2	219,5	192,2	174,1	66%	32%
Metalli e minerali*		79,1	116,4	113,8	96,5	96,9	-2%	-17%
Alluminio	\$/mt	1,704	2,473	2,7	2,4	2,434	9%	-2%
Rame	\$/mt	6,174	9,317	8,7	7,3	7,361	-7%	-21%
Minerali ferrosi	\$/dmt	108,9	161,7	120	100	98	-26%	-39%
Piombo	\$/mt	1,825	2,2	2,1	1,9	1,917	-5%	-13%
Nickel	\$/mt	13,787	18,465	25	21	20,708	35%	12%
Stagno	\$/mt	17,125	32,384	31	22	22,257	-4%	-31%
Zinco	\$/mt	2,266	3,003	3,5	2,8	2,771	17%	-8%
Metalli preziosi (oro, argento, platino)*		133,5	140,2	134,6	129,7	126,7	-4%	-10%

Fonte: World Bank Commodity Markets Outlook - October 2022. Le voci contrassegnate con \* sono misurate con indice dei prezzi in \$ (2010=100) mentre le altre in prezzi correnti in \$; f sta per forecast per gli anni 2022, 2023, 2024.

### Mancanza di misure nazionali atte a favorire il reshoring industriale

Prima la pandemia, poi le spinte inflazionistiche particolarmente evidenti nei costi del trasporto, poi la guerra in Ucraina, hanno determinato una rivisitazione, seppur embrionale, della "globalizzazione produttiva spinta" delle imprese manifatturiere.


I fattori geopolitici e le incertezze sanitarie e logistiche hanno difatti mutato alcune scelte strategiche microeconomiche con impatti diretti sul sistema dei trasporti. La ristrutturazione delle catene di fornitura, con il tentativo di avvicinare in un paese meno lontano o in patria i fornitori, con fenomeni di reshoring e near-shoring (come, ad esempio, sviluppato da Ikea o Benetton nel settore

dell'arredamento e dell'abbigliamento a favore dell'area mediterranea rispetto al Far East), stanno prendendo sempre più piede.

Senza estendere il fenomeno oltre a quello che è realmente, occorre precisare che da una recente indagine della Banca d'Italia (primavera del 2022), su un campione di imprese industriali nazionali con almeno 20 addetti, emergeva come circa un quinto di esse stesse valutando la sostituzione dei fornitori esteri con fornitori dall'Italia o con l'autoproduzione (reshoring) o con altri fornitori esteri ma geograficamente vicini (near-shoring); le imprese che affermano che faranno questo con certezza sono tuttavia una quota del 2% mentre più probabili sembrano invece strategie di diversificazione delle forniture (circa il 60%) e una diversa gestione del magazzino (circa il 50% prevede un aumento delle scorte di input produttivi, il 40% di semilavorati e prodotti finiti). Il fenomeno, seppur in germe, è tuttavia foriero di importanti ripercussioni sul sistema economico e dei trasporti: l'avvicinamento delle forniture implica una riduzione del trasporto internazionale di beni a favore di catene logistiche regionalizzate, favorendo ad esempio lo sviluppo di traffici di Short Sea Shipping nel contesto mediterraneo o il trasporto ferroviario verso l'Est Europea; d'altro canto, il rimpatrio delle produzioni implica chiaramente nuova produzione e nuova occupazione locale, con aumento dei volumi trasportabili in import ed in export che prima venivano imputati nei paesi in cui le produzioni sono state delocalizzate.

Senza alcuna intenzione di incentivare economicamente quelle aziende che hanno deciso anni fa di delocalizzare a detrimento di quelle che hanno invece mantenuto la produzione in Italia, **potrebbe tuttavia risultare interessante incrementare le risorse di incentivazione di carattere economico su iniziative già intraprese, quali le Zone economiche speciali nel Sud Italia, al fine di agganciare il prima possibile e prima degli altri paesi tale trend.**

### C) Sintesi

Ambito	Criticità	Fabbisogni
Finanziamenti ed incentivi 	Incentivi per l'intermodalità fondamentali per garantire il trasporto ferroviario e quello marittimo ma con meccanismi di funzionamento e di rendicontazione onerosi	Rivedere i meccanismi sottostanti gli incentivi per il trasporto intermodale
	Limitati incentivi per la digitalizzazione delle imprese di trasporto e logistica e per la formazione	Maggiori stanziamenti per gli operatori del trasporto per la transizione digitale, anche con importanti compartecipazioni alla spesa per la formazione dei dipendenti
	Limitate risorse per le compensazioni legate al caro materiali, energia e materie prime e difficoltà di accesso alle risorse da parte delle imprese	Predisposizione di strumenti di compensazione per il caro prezzi materiali, energia e materie prime per i prossimi anni con semplificazione delle procedure di richiesta dei fondi per le imprese
	Mancanza di misure nazionali atte a favorire il reshoring industriale	Stabilire misure in grado di intercettare il reshoring-nearshoring industriale senza provocare distorsioni negli incentivi alle aziende

## 5. Le proposte di FAST-CONFESAL

Nella sua qualità sostanziale di documento programmatico e propositivo, il presente capitolo è il cuore dell'aggiornamento annuale che ormai da tre anni accompagna la pubblicazione di "Italia Velocemente Connessa". A partire dal novero delle criticità e dei fabbisogni analizzati nel capitolo precedente, con un lavoro di raccolta che ha riguardato anche le sedi territoriali del sindacato nonché l'ascolto degli operatori del trasporto e della logistica, si sono costruite infatti le proposte oggetto del presente capitolo.

Come ricordato, alcune criticità persistenti non hanno modificato le proposte che FAST-Confesal rivendica a partire dal 2020 e che non hanno trovato accoglimento, mentre ai fabbisogni emersi nel corso dell'ultimo anno il sindacato propone nuove misure da adottare per fronteggiarli ovvero istanze degli scorsi anni modificate ed aggiornate rispetto al mutato quadro esigenziale di policy e di andamento del mercato dei trasporti.

Con l'obiettivo ultimo e costante negli anni di "garantire lavoro di qualità, connettività e condizioni eguali di accessibilità, sia infrastrutturale che nei servizi di trasporto, agli operatori economici ed ai cittadini, sia nella dimensione domestica che in quella internazionale, nel rispetto dei driver della sostenibilità ambientale, sociale ed economica<sup>36</sup>", si riportano di seguito le misure che FAST-Confesal ritiene fondamentali per far correre il paese lungo un percorso di crescita e benessere, efficientando il settore che più di ogni altro ha ripercussioni ed implicazioni lungo tutta la filiera economica nazionale, il settore delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica appunto.

### 5.1 Infrastrutture e servizi

Fabbisogno	Proposta
<p>Completamento dei corridoi, direttrici e nodi infrastrutturali TEN-T e SNIT, sblocco delle opere, velocizzazione finanziamenti fondi coesione e FSC e ripresa della progettualità S.I.S.Te.MA.</p>	<p>Riconoscendo l'ampio piano di investimenti pianificato e programmato con il PNRR, il PC ed i fondi nazionali, si ritiene necessario completare il quadro nazionale con l'inserimento ovvero il completamento dei seguenti macro-interventi infrastrutturali finalizzati alla riduzione dei divari territoriali in termini di accessibilità ed alla promozione di un sistema dei trasporti equo, efficiente e sostenibile:</p> <p><b>F</b> <b>Sviluppare con celerità e prima del 2024, il progetto di fattibilità dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina</b>, includendo l'intervento nei prossimi documenti di pianificazione nazionali, cominciando a ragionare sui finanziamenti dell'intervento. Tale opera, oltre a rappresentare il completamento della rete core TEN-T lungo il corridoio SCAN-MED, è l'integrazione mancante degli investimenti previsti per l'alta velocità sulla direttrice Palermo-Messina-Catania e Salerno-Reggio Calabria inseriti nel PNRR e negli Allegati Infrastrutture al DEF. <b>Sulla tratta Salerno-Reggio Calabria si richiede di procedere</b></p>

<sup>36</sup> FAST-CONFESAL, "Italia velocemente connessa", ottobre 2020.

Fabbisogno	Proposta
	<p><b>all'individuazione tecnica delle soluzioni progettuali ed alla definizione economica degli interventi sul territorio calabrese.</b></p> <p><b>F</b> Completare gli interventi in materia di trasporti e infrastrutture con finanziamenti nazionali complementari alla politica di coesione europea e F.S.C. 2014-2020 con scadenza n+3 al 31.12.2023 con il completamento dello schema-modello di HUB MULTIMODALE a Foggia, realizzando le opere finanziate (stazione AV) e quelle poche che servono finanziandole come nel caso del capoluogo dauno (collegamento/elettrificazione ultimo miglio ferroviario porto alti fondali MF e aeroporto, ecc.)</p> <p><b>F</b> <b>Attento monitoraggio dell'avanzamento della spesa per le opere finanziate in ambito PNRR e PNC</b> per il completamento dell'AV/AC sulle direttrici nazionali ferroviarie (Brennero, connessioni diagonali, Mezzogiorno d'Italia), recependo le indicazioni e i miglioramenti, espressi, nei Comitati di Sorveglianza, nei dibattiti pubblici e/o in Conferenza dei servizi, come ad esempio espressi sul potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara raddoppio della tratta PM 228 S.S. Quirico-Genga lotto 2 (CUP J21J05000000001) o sulla Stazione AV Foggia (CUP J24C20000000009) per la manutenzione e il potenziamento degli assi stradali, per i porti e le infrastrutture per il TPL; sugli interventi di ultimo-penultimo miglio previsti nel CDP MIMS-RFI 2022-2027 per i porti e gli interporti; sugli interventi di implementazione del cargo aereo e di potenziamento degli aeroporti secondari ex Piano nazionale degli aeroporti.</p> <p><b>F</b> <b>Recupero e rilancio della progettualità S.I.S.Te.M.A. del MIT, al fine di garantire, attraverso il cd.</b> Policentrismo, il rafforzamento delle reti e dei sistemi territoriali di II° livello e le loro connessioni ai grandi Corridoi multimodali della Rete TEN dei trasporti, dell'energia e del digitale e <b>il riequilibrio Nord-Sud, tra centro/periferia e Città/aree interne nell'ottica anche delle cd. Smart city.</b></p> <p><b>F</b> <b>Sviluppare con celerità il progetto di fattibilità per la velocizzazione della tratta ferroviaria passeggeri Roma-Genova</b>, i cui territori attraversati risultano ad oggi a limitata accessibilità e fuori da qualsiasi pianificazione di estensione della rete AV/AVR nazionale. Nella stessa area, per il settore merci appare <b>urgente procedere con gli interventi di adeguamento a standard europeo per il treno merci della tratta Bologna-Firenze con prosecuzione verso Pisa e la messa a terra delle risorse stanziare per la progettazione del potenziamento della linea Pontremolese.</b></p>

# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Fabbisogno	Proposta
	<p><b>F</b> <b>Sblocco dei progetti e cantieri incagliati</b> di primaria importanza per il trasporto passeggeri e merci del paese, alcuni dei quali commissariati ma senza significativi avanzamenti: <b>il corridoio autostradale tirrenico tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia; la gronda e gli interventi ferroviari nel nodo di Genova; il potenziamento ferroviario delle connessioni con i valichi svizzeri come il raddoppio Vignale-Oleggio-Arona ed il potenziamento della Gallarate-Rho; la Pedemontana veneta e la Pedemontana lombarda; la tratta transfrontaliera Torino-Lione.</b></p> <p><b>F</b> Promuovere un piano nazionale finalizzato all'adeguamento dei terminal degli interporti di rilevanza nazionale alle caratteristiche del modulo europeo a 740 metri, requisito previsto dalla normativa europea e centrale al fine di promuovere il trasporto intermodale nel paese.</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>Riduzione dei divari di accessibilità delle aree più isolate con servizi incentivati</p>	<p>Nelle more della realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti per il 2026, al fine di incrementare l'accessibilità e la connettività di alcune aree del paese, appare necessario implementare degli strumenti che possano ovviare a tale gap in tempistiche brevi. Riprendendo quanto già sostenuto in "Italia velocemente connessa" e come accennato in MOVEO, si propone la seguente misura:</p> <p><b>F</b> Attivare la proposta del TAV-Bonus quale sussidio finalizzato a velocizzare i benefici attesi per gli utenti (es. aumento di accessibilità, diversione modale, domanda generata) che per i non utenti (es. impatti su economia ed ambiente) nelle more della realizzazione/completamento dell'AV ferroviaria per la parte di interesse in particolare del Mezzogiorno. Si tratterebbe di un incentivo per promuovere l'erogazione di servizi ferroviari con caratteristiche AV (velocità commerciale più elevata, brandizzazione, qualità materiale rotabile, etc..) su tratte tradizionali oggi non redditizie per gli operatori (es. domanda debole a causa di una rete ferroviaria non AV). L'entità del sussidio, da mettere a gara sia in termini monetari che di frequenza minima garantita sul modello dei contributi per la continuità territoriale lato mare ed aereo, valevole solo sulla quota parte di servizio AV per la tratta di percorrenza su rete tradizionale, che verrebbe calcolato su una percentuale del costo di esercizio da erogare su servizi AV su specifiche relazioni.</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>Garantire adeguati livelli di servizi di trasporto passeggeri e merci anche in condizioni emergenziali</p>	<p>Come promosso da FAST-Confsal sin dal 2020 e rilevata come esigenza anche nel documento MOVEO, si propone di estendere il concetto di resilienza del sistema dei trasporti nazionale oltre alla mera mitigazione ed adattamento delle infrastrutture ai cambiamenti climatici o agli aspetti manutentivi delle infrastrutture. Al fine di evitare il rischio di blocco, sospensioni ed interruzioni nel funzionamento di servizi e infrastrutture di trasporto ritenute essenziali per il paese, a prescindere dalla natura dello shock, si auspica:</p> <p><b>F</b> La definizione di un livello minimo di servizi di trasporto essenziali e di infrastrutture di trasporto strategiche nazionali, che devono inderogabilmente rimanere funzionanti in occasione dell'avverarsi di qualsiasi criticità, attraverso l'istituzione di strumenti finanziari a garanzia delle imprese (operatori di trasporto o gestori delle infrastrutture), creando ad esempio un fondo di resilienza in percentuale del fondo investimenti annuale, che attiverrebbe aiuti e sussidi automatici in predefinite condizioni di crisi imprevedibili a tutela del funzionamento del sistema dei trasporti nazionale. Tale sistema appare necessario sia lato passeggeri, in cui tuttavia esistono principi di servizio universale, ed ancora di più lato merci in cui la regolazione ed il controllo del pubblico è limitata alle situazioni di continuità territoriale.</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>Aggregazioni imprenditoriali nei servizi di trasporto e tutela della continuità aziendale e dell'occupazione della compagnia aerea di bandiera</p>	<p>La necessità di costituire "campioni nazionali" nel settore dei trasporti e della logistica è un <i>leit motiv</i> non recente che tuttavia si scontra con la mancanza di misure efficaci a perseguire tale obiettivo e che nell'attuale periodo di stress delle catene logistiche ed aumento dei noli ha ripercussioni dirette anche sulla competitività del tessuto industriale nazionale.</p> <p>Come già avanzato da FAST-Confsal, si ritiene necessario:</p> <p><b>F</b> Favorire l'aggregazione industriale nel comparto trasporti e logistica attraverso la <b>semplificazione degli strumenti che permettono collaborazioni e aggregazioni tra imprese nell'ambito di filiere</b> (ad es. reti d'impresa, associazioni temporanee d'impresa, ecc.) mantenendo l'autonomia dei partecipanti, aumentandone l'importo dei maggiori valori fiscalmente riconosciuti derivanti da operazioni di aggregazione di cui al "Bonus Aggregazioni", <b>riduzione del cuneo fiscale del lavoro nel caso di aggregazione di imprese di filiera, stabilizzare e rafforzare l'ACE ai fini della capitalizzazione delle PMI in particolare per coprire investimenti legati all'efficientamento ambientale ed alla digitalizzazione.</b></p>



Fabbisogno	Proposta
	<p><b>F</b> Stanziamento di incentivi fiscali per le imprese produttrici che optano per contratti “franco destino” anziché “ex-works”, con l’intenzione di incrementare il valore aggiunto delle attività di trasporto e logistica ad appannaggio di operatori nazionali legati al Paese di origine delle merci.</p> <p>Per quel che concerne il vettore aereo nazionale, senza entrare nel merito delle offerte, si richiede di:</p> <p><b>F</b> Puntare sull’opzione di privatizzazione che garantisca il miglior posizionamento strategico dell’azienda rispetto al contesto di mercato attuale e prospettico, anche a tutela della continuità aziendale e quindi del personale impiegato. Rispetto al posizionamento alternativo delle offerte presentate, secondo FAST-Confsal, concentrarsi sulle rotte europee e regionali del bacino del Mediterraneo sfruttando il brand turistico nazionale, sul modello di quanto implementato per la compagnia Aegean Airlines, potrebbe rappresentare una nicchia di mercato redditizia e contendibile con le altre compagnie già operative</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>Concentrazioni imprenditoriali nei grandi gruppi delle costruzioni nazionali, con monitoraggio dell’offerta di lavoro nel settore al fine di rispondere alla sfida del PNRR</p>	<p>In analogia a quanto espresso al punto precedente, e considerate le strette tempistiche di attuazione degli investimenti PNRR, la sostanziale difficoltà nel reperire risorse professionali specialistiche e la necessità di rinforzare dal punto vista degli organici e della robustezza finanziaria le aziende di costruzione soggette anche al caro energia e al caro materiali da costruzione, appare necessario intervenire con strumenti urgenti per consolidare e rinforzare l’offerta imprenditoriale del settore, a favore della crescita economica e dell’occupazione nazionale. Si richiede pertanto:</p> <p><b>F</b> Il varo di strumenti di semplificazione ed il rafforzamento degli strumenti già in essere tesi a favorire l’aggregazione industriale del comparto costruzioni ed edilizia, attraverso <b>incentivi fiscali atti a concentrare e consolidare dimensionalmente le aziende del settore</b>; parallelamente, per far fronte alla conclamata mancanza di figure professionali di media-bassa qualifica nel settore, occorre uno sforzo di monitoraggio sulla congruità della forza lavoro del comparto rispetto all’avanzamento degli investimenti programmati, <b>rinforzando ad esempio i programmi regionali e dei Centri per l’impiego per la formazione ed reimpiego di unità ad oggi disoccupate o inattive.</b></p>

Fabbisogno	Proposta
<p>Sostenibilità ambientale e transizione energetica</p>	<p>La sostenibilità ambientale, e la transizione energetica che ne rappresenta il percorso, deve essere accompagnata dalla componente economica e sociale, per cui gli obiettivi di sostenibilità ambientale devono essere bilanciati con considerazioni relative al mantenimento della redditività aziendale e dei livelli occupazionali. In tal senso, occorre mettere in campo un enorme ed onnicomprensivo piano di deployment a livello nazionale in particolare per il settore dei trasporti, che pesa per il 23% delle emissioni di gas serra a livello nazionale ed il 35% dei consumi finali di energia, inclusivo anche dei seguenti aspetti, ad oggi non considerati:</p> <p><b>F Varo di un piano di incentivi alle imprese per il rinnovo delle flotte</b>, che ad oggi sembrano adeguati solo per il settore del TPL e per quello navale, in particolare per l'acquisto di veicoli ecologici e a carburanti alternativi per l'autotrasporto (i 100 mln di euro annui stanziati nei recenti decreti non appaiono sufficienti) e per il rinnovo di locomotori e carri da parte delle imprese ferroviarie.</p> <p><b>F</b> Revisione degli incentivi alle auto "verdi" già sperimentati in Italia nel corso del 2020 e del 2021 che non hanno prodotti i risultati attesi in termini di rinnovo del parco circolante privato. In particolare, si dovrebbe garantire l'estensione dei modelli incentivabili in termini di valore del veicolo e l'estensione di coloro che possono fare domanda (non solo persone fisiche e persone giuridiche che effettuano noleggi).</p> <p><b>F</b> Lato infrastrutture, si richiede di prevedere investimenti di adeguamento complementari agli investimenti in corso e previsti nel PNRR e nelle Leggi di bilancio, in particolar modo per lo sviluppo della <b>capacità di carico delle reti elettriche dei porti e degli interporti</b> che dovranno sopportare carichi e picchi crescenti nei consumi. A latere di ciò occorre monitorare con forza gli investimenti ex PNRR dedicati alla realizzazione di colonnine di ricarica elettriche lungo le reti stradali ed autostradali nazionali e nei contesti urbani.</p> <p><b>F</b> In ambito marittimo, si richiede l'esenzione dal sistema ETS europeo per i collegamenti con le isole, per le rotte soggette a convenzioni o obblighi di servizio pubblico e per le tratte di Autostrade del Mare; si richiede altresì la modifica del Regolamento Fuel EU Maritime per quel che concerne i profili di responsabilità delle imprese armatoriali relativamente sia alle sanzioni previste in caso di mancanza o malfunzionamento dell'infrastruttura di cold ironing nei porti sia nei rapporti compagnie armatoriali-fornitori di fuel nella messa a disposizione di carburanti puliti.</p>

Fabbisogno	Proposta
	<p><b>F</b> Definizione e messa in pratica di una politica energetica nazionale a medio-lungo termine in grado di garantire sicurezza e diversificazione nell'approvvigionamento, nella produzione, nello stoccaggio e nella distribuzione di fonti energetiche, in primis del gas e dell'elettricità, puntando sulle energie rinnovabili ma tenendo in adeguata considerazione anche la stabilizzazione dei prezzi e la tariffazione analoga ai competitor europei, a tutela delle industrie energivore nazionali tra cui appunto quella dei trasporti.</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>Favorire il rapido reclutamento di autisti e macchinisti del trasporto e della logistica con misure di carattere economico, di sensibilizzazione e di rapida implementazione delle iniziative per il miglioramento delle condizioni lavorative dei medesimi</p>	<p>Nonostante alcune misure messe in campo negli ultimi anni, dall'avvio di iniziative nazionali per lo sviluppo di aree di sosta per veicoli pesanti su standard europeo in Italia alla compartecipazione della spesa (sino a 2.500 euro) per il bonus patente e CQC autotrasportatori, si rileva il perdurante deficit in particolare delle professioni legate agli autisti ed ai macchinisti del trasporto stradale e ferroviario, per cui si richiede:</p> <p><b>F Incrementare la dotazione finanziaria e la copertura del bonus patente per gli autotrasportatori</b>, estendendo la platea (oggi fino a 35 anni) dei potenziali beneficiari; analoga misura dovrebbe essere implementata per i macchinisti ferroviari del settore cargo e passeggeri.</p> <p><b>F Aumentare la vocazione tra i giovani anche per il settore ferroviario, marittimo e della logistica</b> attraverso lo sviluppo della campagna di comunicazione per le professioni dell'autotrasporto, aggiudicata di recente dal Comitato centrale dell'Albo dell'Autotrasporto, dovrebbe essere implementata da simili campagne promozionali da parte del MIMS tese ad</p> <p><b>F</b> Attento monitoraggio delle iniziative in corso finanziate con fondi europei (PASS4CORE) e rapida conclusione del redigendo programma nazionale per le aree di sosta sicure (SSTPA) in Italia, con la contestuale pubblicazione di un bando nazionale per lo sviluppo di SSTPA in particolare in quelle aree a più alto gap offerta/domanda.</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>Riordino della disciplina normativa in materia di governance della mobilità locale passeggeri ed omogeneizzazione delle pianificazioni locali dei</p>	<p>Al fine di dare efficacia agli importanti investimenti previsti per la mobilità locale nel PNRR e nei fondi nazionali, è necessario in primo luogo la razionalizzazione ed il riordino della normativa relativa alla governance della materia come segue:</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>PULS ed adozione di misure di mitigazione dei costi esterni generate dalle consegne di ultimo miglio urbano e dalle scelte dei consumatori</p>	<p><b>F</b> In primo luogo, è prioritario procedere con la piena attuazione delle previsioni previste dal Decreto-legge 50/2017 in merito alla ripartizione del FNT superando il criterio della spesa storica, ancora non applicato sebbene avrebbe dovuto entrare in vigore nel 2020, attraverso la definizione analitica e congiunta tra MIMS e Regioni dei fabbisogni locali di trasporto pubblico finalizzati ad individuare i livelli adeguati di servizio erogabili ed erogati e quindi i costi standard.</p> <p><b>F</b> Per quanto riguarda la governance, l'articolazione di funzioni e di competenze, si auspica un deciso efficientamento ed una semplificazione sostanziale che tenga fermo il finanziamento statale con il FNT e i compiti di pianificazione e programmazione delle Regioni, al di sotto delle quali, come prospettato anche nel documento del MIMS <i>"Verso un nuovo modello di mobilità locale sostenibile"</i> si potrebbe avere <i>"un unico ente di governo per ogni bacino di mobilità individuato, superando i confini amministrativi dei singoli comuni e la dicotomia tra urbano e extra-urbano"</i> che dovrebbe occuparsi dell'affidamento del servizio e della fase di esecuzione contrattuale con l'operatore o con gli operatori. Tale conformazione dovrebbe limitare la frammentarietà dell'offerta dei servizi, garantendo economie di scala e di scopo e consolidamenti tra gli operatori in grado a tal punto di investire anche nella trasformazione digitale ed ambientale, ed una migliore pianificazione e programmazione dei servizi da parte delle stazioni appaltanti.</p> <p><b>F</b> In materia di affidamenti e di gestione dei servizi di mobilità locale, FAST-Confsal ritiene necessario da un lato <b>introdurre obblighi, nelle gare gestite dagli enti di governo dei bacini, di criteri premiali per la selezione di imprese</b> che si impegnano in investimenti per la digitalizzazione e il "greening" delle flotte e per le imprese che possiedono certificazioni di qualità ed ambientali. Non da ultimo, appare opportuno vincolare gli affidamenti all'apposizione di clausole sociali in grado salvaguardare l'occupazione dei lavoratori nel caso di subentro di nuovi gestori, o attraverso il mantenimento del posto di lavoro o per il tramite di percorsi di riallocazione garantiti dei lavoratori in esubero.</p> <p>In materia di city logistics, a fronte dell'esplosione della cogestione nei centri urbani provocata dai veicoli commerciali anche a causa dell'aumento delle consegne per gli acquisti on-line, FAST-CONFSAL ritiene necessario procedere ad implementare i seguenti punti:</p> <p><b>F</b> In primis si riscontra una disomogeneità nelle modalità di pianificazione locale dei PULS (piano urbano della logistica sostenibile) che dovrebbero essere <b>coordinati centralmente in fase di approvazione e vigilati in attuazione dal MIT e contenere indicazioni standard</b> su almeno</p>

Fabbisogno	Proposta
	<p>i seguenti punti, con target e key performance indicator temporali stabiliti a livello centrale: la mappatura e la localizzazione programmata e pianificata per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica per i servizi di logistica urbana; la mappatura attuale e la localizzazione programmata e pianificata delle infrastrutture intermodali di transshipment merci a livello urbano; l'articolazione del piano di incentivi per il rinnovo delle flotte da parte degli operatori locali, la cui dotazione finanziaria dovrebbe essere gestita dal MIT; la previsione l'inserimento di criteri premiali negli acquisti di mezzi e flotte da parte degli enti locali o di società controllate (veicoli raccolta rifiuti, servizio giardini, etc..), finalizzati all'efficientamento energetico ed all'adozione di mezzi a combustibili alternativi.</p> <p>F Al fine di ridurre i viaggi a vuoto, la congestione urbana e le correlate esternalità negative, si ritiene prioritario <b>la realizzazione di una piattaforma digitale pubblica a livello nazionale per il settore della logistica urbana</b>, finalizzato ad ottimizzare le spedizioni, i prelievi di merce, i load factor, e quindi ad incrementare la redditività per viaggio delle singole aziende.</p> <p>F Con l'obiettivo di sensibilizzare "monetariamente" la popolazione sugli impatti delle proprie scelte di consumo, FAST-Confsal <b>ritiene urgente definire un pricing nazionale delle consegne a domicilio e dei resi</b>, differenziando dal punto di vista tariffario con sia le diverse modalità di consegna (48 ore, 24 ore, in giornata, instant delivery) che le caratteristiche del trasporto utilizzato (mezzo a 0 emissioni, mezzo ibrido, mezzo ordinario, etc...). Le risorse così raccolte, oltre ad internalizzare i costi esterni della logistica urbana e quindi utile a far percepire al consumatore il "costo sociale del trasporto", garantirebbe al contempo un fondo da destinare agli incentivi per il rinnovo delle flotte ovvero alla realizzazione di infrastrutture per carburanti alternativi nei contesti locali.</p>

## 5.2 Policies e norme

Fabbisogno	Proposta
Emanazione del PGTL e dei DPP	Il Documento "Mobilità e logistica sostenibili - Analisi e indirizzi strategici per il futuro - Documento finale Moveo" non rappresenta né metodologicamente né funzionalmente un Piano generale dei Trasporti e della Logistica; pertanto, come da due anni a questa parte, al fine di delineare su un orizzonte pluriennale che superi il 2026 la politica

Fabbisogno	Proposta
	<p>infrastrutturale, dei servizi di trasporto e della logistica, FAST-Confsal ritiene inderogabile:</p> <p><b>F</b> L'emanazione di un nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica, che superi le previsioni del 2001 e l'aggiornamento del 2011, su cui FAST-Confsal conferma la disponibilità di contributo e confronto, esattamente come effettuato durante il percorso MOVEO.</p> <p><b>F</b> Appare necessario l'approvazione dei DPP, come disciplinato dal D.Lgs 50/2016, quali strumenti programmatori delle grandi infrastrutture di trasporto nazionali garantendo un orizzonte temporale pluriennale e coperture finanziarie certe alle opere ivi incluse.</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>Rapida implementazione e completamento delle iniziative avviate in materia di digitalizzazione</p>	<p>Risultano inserite nel PNRR ed avviate in via preliminare numerose misure in materia di digitalizzazione, così come richiesto di FAST-Confsal negli anni scorsi, che dovrebbero offrire ampi benefici in termini di semplificazione e velocizzazione dei processi amministrativi e di controllo lungo la catena logistica. Ciò nonostante, si richiede:</p> <p><b>F</b> La rapida implementazione ed un attento monitoraggio delle iniziative avviate e previste nel PNRR in materia di digitalizzazione della catena logistica (PLN in ottica di sviluppo coerente con il Regolamento EU eFTI, e-CMR, PCS, SUDOCU), ritenute fondamentali per allineare gradualmente le tempistiche e gli oneri amministrativi e burocratici nazionali a quelli degli altri paesi europei.</p> <p><b>F</b> Come gli scorsi anni, si richiede di procedere al <b>completamento delle efficaci misure implementate dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli</b>, tra cui i corridoi doganali con sdoganamento "a destino" (Fast Corridor) anche nei contesti in cui non sono ancora operativi, accelerando le tempistiche di rilascio delle autorizzazioni. Parallelamente, il preclearing in ambito marittimo dovrebbe essere reso obbligatorio per tutte le compagnie di navigazione, dovrebbe essere rimosso il vincolo dell'ultimo porto di approdo nazionale e l'iniziativa andrebbe estesa agli altri segmenti merceologici marittimi.</p> <p><b>F</b> Sebbene inserito nel PNRR, non appare ancora iniziato e quindi se ne richiede l'avvio circa il programma di sviluppo dei sistemi informatici degli interporti nazionali, in modalità interoperabile con la costituenda Piattaforma Logistica nazionale digitale, tenuto conto della rilevanza di tali nodi per il potenziamento del trasporto intermodale e la necessità della PLN di includere in una logica federativa tutti i sistemi informatici dei nodi trasportistici presenti nel sistema.</p>



Fabbisogno	Proposta
<p>Omogeneizzare la codifica contrattuale e i livelli retributivi, di tutela, di formazione tra comparti del settore</p>	<p>In ambito contrattualistico FAST-Confsal propone dal 2020 un percorso per rendere più omogenea, efficace ed equa la contrattazione del comparto attraverso l'omogenizzazione per tutti i settori produttivi, merci e passeggeri, con un riferimento unico sull'organizzazione e sul costo del lavoro.</p> <p><b>F</b> La soluzione auspicata è un contratto di filiera, che tenga conto dei fattori essenziali nel trasporto come sicurezza, innovazione e sostenibilità, e sia in grado di contrastare la concorrenza al ribasso tra imprese, attraverso l'introduzione del salario minimo. Per far convergere in un percorso valido per tutte le macroaree appartenenti al contratto di filiera, relativo al comparto dei trasporti, sarà anche necessario poter utilizzare strumenti come quelli che in termini giuridici-civilistici vengono denominati rinvii o rimandi.</p> <p><b>F</b> In materia di formazione, FAST-Confsal ritiene prioritario introdurre nella contrattazione collettiva un elemento qualificante costituito da una <b>indennità di professionalizzazione ad personam</b>, intesa come riconoscimento delle competenze professionali acquisite nella pratica e nei percorsi formativi, che risultino certificate da parte degli Enti Bilaterali e dei Centri di formazione accreditati. Sempre a livello contrattuale, si propone di introdurre il <b>contratto di agevolazione di accesso al lavoro</b>, quale regime di primo ingresso per i lavoratori assunti con contratto a tempo indeterminato che, al momento dell'assunzione, risultano privi di esperienza professionale o di conoscenze e competenze specifiche relative alle mansioni da svolgere. A tal fine, le aziende si devono impegnare a fornire una specifica formazione, eventualmente finanziata con l'intervento dei fondi interprofessionali, durante l'orario di lavoro e secondo un piano formativo individuale che assicuri al dipendente l'acquisizione di competenze tecniche di base, nonché competenze trasversali e digitali. A fronte di tale formazione, al datore di lavoro è riconosciuta la facoltà di corrispondere al lavoratore un regime retributivo ridotto, per un periodo non superiore a 18 mesi dalla data di assunzione.</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>Riduzione delle morti e degli infortuni sul lavoro, anche con programmi di prevenzione, in</p>	<p>Non appare affrontata con la giusta considerazione la tematica il visto il peggioramento del quadro statistico delle "morti bianche", nonostante il DL 146/2021 e le dichiarazioni dei governi che si sono succeduti in merito ai potenziamenti dei controlli per la sicurezza sul lavoro e nei</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>particolare nei settori dei trasporti e delle costruzioni</p>	<p>cantieri. Al pari dello scorso anno, è urgente l’emanazione di provvedimenti che affrontino i seguenti aspetti:</p> <p> <b>F</b> Oltre al potenziamento dell’organico dell’Ispettorato Nazionale del lavoro previsto al DL 146/2021 e di cui alcune posizioni sono state già bandite nel corso del 2022, occorre definire con precisione la delimitazione di competenza con i dipartimenti di prevenzione delle ASL, ed il rafforzamento quantitativo del personale di questi enti che da anni lamentano carenze importanti di personale. <b>In tal senso, appare urgente rafforzare gli organici dei Servizi di Prevenzione Collettiva delle ASL, assicurando al personale attualmente impiegato ampi spazi per la formazione alla luce delle modifiche del comparto produttivo nazionale.</b> </p> <p> <b>F</b> Resta ancora inattuato il D.Lgs. n. 81/2008, con circa 20 provvedimenti secondari ancora da emanare. <b>Tra i punti più importanti appare fondamentale rivedere il sistema di qualificazione delle imprese</b> (sorpassando il modello della patente a punti, non applicabile a tutti i settori come ad esempio per l’edilizia, e che interviene a posteriori dopo infortunio e/o sanzione), tenuto conto di modifiche sostanziali nell’organizzazione del lavoro, come ad esempio l’ampio ricorso del lavoro in appalto ed in sub-appalto che rende inefficace il modello sino ad oggi adottato.         </p> <p> <b>F</b> Appare fondamentale investire risorse nazionali per l’elaborazione di un piano di prevenzione degli infortuni fisici nelle professioni dei trasporti e della logistica, che per loro natura prevedono staticità e movimenti e sforzi ripetuti a potenziale alto rischio infortuni, in collaborazione tra imprese e sigle sindacali. FAST-Confsal mette a disposizione dell’ente preposto la propria esperienza maturata nell’ambito del progetto TRAINs-Trasportiamo in sicurezza.         </p>

<b>Fabbisogno</b>	<b>Proposta</b>
Coordinamento delle scelte urbanistiche locali riguardanti le aree destinate allo stabilimento di attività produttive ed industriali	<p>Esattamente come lo sprawl urbano rende più difficoltosa la copertura dei servizi di TPL nelle città italiane, lo sprawl degli insediamenti produttivi, particolarmente evidente nel contesto industriale nazionale frammentato geograficamente e dimensionalmente, non può favorire l'aggregazione e la concentrazione dei carichi sui territori e lo sviluppo di hub trasportistici a servizio degli stessi, perpetrando il modello del trasporto su gomma quale modalità preferibile di trasporto delle merci.</p> <p>La programmazione urbanistica locale delle attività produttive, industriali e logistiche deve essere coordinata con le macro-strategie di pianificazione della politica dei trasporti e della logistica nazionale, con obiettivi di promozione della sostenibilità ambientale, dello shift modale, di razionalizzazione del consumo del suolo e di ottimizzazione ed efficientamento delle catene logistiche. Appare pertanto necessario:</p> <p><b>F</b> Istituire una cabina di regia presso il MIT in grado di valutare, in tempi celeri, la coerenza dei singoli progetti locali con la pianificazione trasportistica nazionale, al fine di coordinare le scelte di investimento delle aziende ed indirizzarle allo stabilimento in aree ad alta densità industriale e logistica, in cui effettivamente operare e concentrare i flussi di traffico, giustificando grandi investimenti di infrastrutturazione, in particolare di tipo ferroviario.</p>
<b>Fabbisogno</b>	<b>Proposta</b>
Regolamentazione dei mercati del trasporto e della logistica a più alta concentrazione, al fine di garantire concorrenzialità positiva ed evitare pratiche distorsive con danni su tutto il sistema economico	<p>Esattamente come richiesto in Italia Velocemente Connessa del 2021 e come illustrato in MOVEO, i processi di concentrazione orizzontali e verticali registrate in alcuni mercati specifici del trasporto e della logistica, con la contestuale creazione di situazioni in cui pochi grandi gruppi dominano il mercato e quindi le politiche dei prezzi, devono essere adeguatamente regolamentate, preferibilmente in sede europea.</p> <p><b>F</b> FAST-Confsal si rende disponibile a sostenere a livello europeo una <b>regolamentazione specifica</b> che, senza evitare la formazione di gruppi che dimensionalmente possano essere competitivi nel mercato globale, possa comunque garantire una sana concorrenzialità tra gli operatori, prezzi flessibili per i clienti ed evitare situazioni di monopolio gestionale di infrastrutture ed assets strategici nazionali.</p>
<b>Fabbisogno</b>	<b>Proposta</b>
Aumento della capacità amministrativa della PA, semplificazioni	Gli investimenti PNRR e PC in questi primi due anni di implementazione risultano in ritardo rispetto a quanto preventivato, come certificato in sede di NADEF. Tra i motivi principali, oltre ai fattori congiunturali di

### Fabbisogno

legislative negli iter di autorizzazione e approvazione progettuale, maggiore trasparenza negli stati di avanzamento finanziari degli investimenti PNRR

### Proposta

scarsità e vertiginosi aumenti dei costi dei materiali che vengono affrontati nei punti successivi, emergono problemi strutturali che FAST-Confsal rileva dal 2020. In particolare, si ritiene urgente:

**F Potenziare dal punto di vista quantitativo e qualitativo gli organici delle pubbliche amministrazioni**, in particolare delle Amministrazioni locali, in cui nonostante lo sforzo riconosciuto negli ultimi interventi legislativi in merito al potenziamento del personale, alla velocizzazione delle procedure di selezione, al reclutamento di competenze specialistiche, sconta un deficit di attrattività nel recruiting di figure professionali qualificate. L'allineamento delle condizioni salariali al settore privato, la formalizzazione di obiettivi percorsi di crescita professionale con regole certe per le progressioni economiche e di carriera, la previsione di possibilità di aggiornamento, riqualificazione e formazione continua del personale di ruolo, dovrebbero essere punti qualificanti delle prossime riforme dell'impiego nella Pubblica amministrazione nazionale al fine di incrementarne il potere attrattivo verso i giovani e verso le figure più qualificate.

**F** Anche in vista dell'approvazione del nuovo codice degli appalti, appare necessario adottare misure drastiche in termini di **semplificazioni della fase a "monte" dei lavori pubblici**, in particolare per quel che concerne le misure di approvazione progettuale, istituzionalizzando l'obbligo di conferenza di servizi in modalità semplificata e asincrona, definire la chiusura certa ed automatica dei termini della conferenza da parte dell'amministrazione procedente (sulla base della maggioranza dei pareri pervenuti o acquisiti tramite silenzio assenso) e la riduzione dei termini dei pareri a disposizione delle amministrazioni preposte alla tutela ambientale e paesaggistica. A latere di ciò, molti operatori richiedono **procedure più celeri, anche per opere non PNRR, in termini di rispetto della normativa ambientale** (es. procedure di VIA).

**F** Come costantemente sottolineato da parte di FAST-Confsal nei propri report PNRR, appare urgente **fornire in open source i dati sullo stato di avanzamento finanziario delle opere PNRR**, in primis per i grandi soggetti attuatori del Piano (es. RFI). Ad oggi tali dati non sono rinvenibili da nessuna fonte pubblica mentre tale monitoraggio risulta indispensabile per garantire trasparenza sullo stato dell'arte degli investimenti nazionali, per adottare eventuali azioni di mitigazione e, eventualmente, per riprogrammare con Bruxelles alcuni investimenti in caso di persistenti criticità.

## 5.3 Finanziamenti ed incentivi

Fabbisogno	Proposta
<p>Rivisitare i meccanismi sottostanti gli incentivi per il trasporto intermodale</p>	<p>Accogliendo con favore l'estensione temporale al 2026 e l'incremento della dotazione finanziaria degli incentivi per l'intermodalità vigenti (Marebonus e Ferrobonus) ed il rinnovo della Norma Merci, si rileva la necessità come gli scorsi anni di:</p> <p><b>F Incrementare la dotazione finanziaria annuale per il Marebonus ed il Ferrobonus</b> al fine di promuovere in maniera ancora più decisa il trasporto intermodale delle merci in Italia che permane troppo incentrato sulla modalità stradale;</p> <p><b>F Efficientare gli schemi di funzionamento amministrativi e burocratici degli incentivi con l'implementazione delle seguenti misure:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la possibilità di erogazione anticipata di quota parte del contributo riconosciuto in funzione dei servizi/investimenti programmati e prevedendo eventualmente una penalizzazione in caso di programmazioni incoerenti con i dati a consuntivo. In tal senso, il processo di approvazione del contributo potrebbe basarsi su autocertificazioni dei proponenti da controllare successivamente ad opera della pubblica amministrazione in sede di rendicontazione.</li> <li>- In secondo luogo, gli incentivi si basano sul corretto assunto ed impegno dei beneficiari nel mantenere dei volumi di traffico nel corso del periodo dell'incentivo nonché da sviluppare anche successivamente alla fine del regime di aiuto. Evidentemente, questa tipologia di vincolo, in particolare in un periodo di incertezza come quello attuale, dovrebbe essere sufficientemente flessibile nel considerare eventuali contrazioni del mercato.</li> <li>- Garantire che la dotazione economica dell'incentivo sia certa, dettagliata con largo anticipo e definita ex ante al fine di evitare qualsiasi incertezza sull'ammontare del contributo, eccezion fatta nei casi di deviazione dai vincoli prefissati.</li> </ul>

Fabbisogno	Proposta
<p>Maggiori stanziamenti per gli operatori del trasporto per la transizione digitale, anche con importanti</p>	<p>Esattamente come ricordato a partire dal 2020 FAST-Confasal ritiene che la transizione al digitale del settore dei trasporti, analogamente al processo di transizione energetica, debba essere accompagnata da adeguati incentivi e sussidi rivolti anche agli operatori privati del settore ed all'adeguamento delle flotte e del parco circolante, oltre che alle infrastrutture pubbliche. In tal senso, appare urgente:</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>compartecipazioni alla spesa per la formazione dei dipendenti</p>	<p><b>F</b> Nonostante la previsione della linea di finanziamento Log-In Business nel PNRR, così come sostenuta anche da FAST-Confsal, l'importo stanziato non appare sufficiente a soddisfare la domanda di equipment per l'adattamento alle nuove tecnologie delle aziende di trasporto. <b>Si richiede pertanto il forte aumento della dotazione finanziaria per tali investimenti, includendovi anche il settore ferroviario (ad esempio con incentivi per l'equipaggiamento dell'ERTMS on board) e per il settore navale (ad esempio con l'adozione di sistemi ottimizzazione degli arrivi delle navi - sistemi JIT).</b></p> <p><b>F</b> E' indifferibile il varo di un piano per la formazione continua aziendale e l'aggiornamento delle competenze del personale nel settore dei trasporti per l'utilizzo delle nuove tecnologie digitali. In parallelo, occorre che gli istituti tecnici con indirizzo logistico presentino corsi e programmi adeguati rispetto all'innovazione tecnologica e che le recenti Fondazioni ITS, che come ricordato nel documento MOVEO rappresentano il segmento di formazione terziaria professionalizzante non universitaria, si focalizzino sulle competenze tecniche e tecnologiche necessarie all'innovazione digitale del settore dei trasporti e della logistica.</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>Predisposizione di strumenti di compensazione per il caro prezzi materiali, energia e materie prime per i prossimi anni con semplificazione delle procedure di richiesta dei fondi per le imprese</p>	<p>Se il fabbisogno elencato in precedenza alla voce "Sostenibilità e transizione energetica" presuppone una serie di azioni di carattere strutturale finalizzate ad affrontare in maniera sostenibile il percorso di transizione energetica in atto, il fabbisogno presente è maggiormente legato alla situazione congiunturale di aumento dei prezzi delle materie prime, anche energetiche e dei materiali da costruzione, che tuttavia le stime indicano come perdurante sino al 2024, ponendo seri ostacoli alla stabilità finanziaria di molti operatori del trasporto e rischi sulla partecipazione alle nuove gare ed il completamento dei cantieri già avviati, non solo in ambito PNRR.</p> <p><b>F</b> Sul fronte degli operatori di trasporto, si richiede il rinnovo delle misure di sostegno contro il caro carburanti per tutto il 2022, e sino a quando permangono tensioni sul mercato, per i mezzi di trasporto pubblico locale e regionale su strada, lacuale, marittimo o ferroviario; il rinnovo per tutto il 2022, e sino a quando permangono tensioni sul mercato, dei crediti di imposta per il caro gasolio impiegato in veicoli di categoria euro 5 o superiore da parte delle imprese autotrasportatrici; il potenziamento della dotazione finanziaria riservata alla misura di cui all'art. 9 comma 6 del DL n. 115/2022 (Aiuti bis) per le imprese ferroviarie</p>



al fine di garantire l'effettiva riduzione al 50% della componente B del pedaggio fino a dicembre 2022 e sino a quando permangono tensioni sul mercato.

**F** Sul fronte delle imprese di costruzione impegnate in lavori pubblici, ferma restando l'obbligatorietà contrattuale della revisione con variazioni dei prezzi superiori al 5% per singolo materiale rispetto ai prezzi degli anni di presentazione dell'offerta e l'indisponibilità delle somme delle stazioni appaltanti di copertura delle variazioni, **si ritiene urgente il rinnovo del Fondo centrale del MIT per la compensazione degli aumenti dei prezzi dei materiali da costruzione, quantomeno per il 2023. L'accesso alle risorse di tale fondo dovrebbe, tuttavia, essere semplificato con procedure più snelle** sia per la presentazione delle istanze da parte delle stazioni appaltanti che di velocizzazione e di garanzia sulle tempistiche di erogazione delle risorse alle imprese affidatarie.

## Fabbisogno

Stabilire misure in grado di intercettare il reshoring-nearshoring industriale senza provocare distorsioni negli incentivi alle aziende

## Proposta

Con l'obiettivo di promuovere e possibilmente anticipare alcuni fenomeni che stanno interessando le scelte di investimento delle aziende manifatturiere globali in termini di localizzazione degli insediamenti produttivi e/o di diversificazione delle forniture, non solo in campo energetico, incidendo sulle catene del valore e quindi sul potenziale produttivo del paese e conseguentemente sui flussi di traffico, appare opportuno creare un framework di semplificazioni ed incentivi finalizzati al reshoring aziendale, ma non rivolti esclusivamente a tali aziende, come segue:

**F** Potenziare la dotazione economica dei crediti di imposta previsti per i nuovi insediamenti nelle ZES costituite; al netto del costo dell'energia, della capacità amministrativa della PA e della velocità della giustizia civile, appare necessaria una riforma della fiscalità aziendale, prevedendo ad esempio l'abolizione progressiva dell'Irap; l'estensione delle procedure di VIA semplificata ed accelerata previste dalle opere PNRR, anche per altri investimenti di rilevante interesse strategico.

## 6. Focus: La transizione energetica nei trasporti

### 6.1 Scenario dei consumi energetici e dei fattori emissivi nei trasporti

Secondo gli ultimi dati forniti dal GSE<sup>37</sup>, i consumi finali di energia<sup>38</sup> nel settore trasporti a livello nazionale nel 2021 ammontavano a circa 35,5 Mtep (Mn. Ton. equivalenti di petrolio), con un incremento del +17% rispetto al 2020, anno che ha risentito fortemente delle limitazioni agli spostamenti per il contenimento dell'emergenza sanitaria, andando ad incidere in particolare misura sui volumi, e quindi sui consumi energetici, del traffico di veicoli leggeri ed aereo; il dato è comunque inferiore anche rispetto al 2019 (40 Mtep) ed i trasporti contano circa il 31% dei consumi energetici finali totali in Italia, con un'incidenza inferiore al valore medio registrato nel periodo 2005-2021 (33,1%).

Tra il 2005 ed il 2021, a fronte di una riduzione complessiva dei consumi finali di energia di circa il -21%, i consumi energetici del settore dei trasporti hanno registrato una diminuzione più marcata (-16% rispetto al 2005).

Tale dato, che include i consumi di alcuni carburanti di origine biologica<sup>39</sup> e quelli di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili ma che non contabilizza statisticamente il bunker marittimo su servizi internazionali, si attesta nel 2020 in linea con la media EU 27 (29,8% vs. 30% in Italia) e l'incidenza dei consumi energetici del settore dei trasporti sul dato aggregato nazionale risulta inferiore rispetto alla Francia e Spagna (rispettivamente al 31,4% ed al 37,6%).

Figura 20 - Incidenza consumi energetici finali settore trasporti su consumi totali in Italia anno 2021



Fonte: GSE su dati Eurostat; \*2021 dati provvisori

<sup>37</sup> GSE, Energia nel settore dei trasporti 2005-2021, ottobre 2022

<sup>38</sup> Consistente nell'energia totale consumata dagli utenti finali, come famiglie, industria, servizi e agricoltura, ad esclusione di quella che viene utilizzata dal settore energetico, ivi inclusi i relativi processi di distribuzione e trasformazione. Sono inoltre esclusi i combustibili trasformati nelle centrali elettriche delle autoproduzioni industriali e il coke trasformato in gas d'altoforno laddove questo non faccia parte dei consumi industriali complessivi ma del settore della trasformazione.

<sup>39</sup> Biocarburanti quali biodiesel e benzine bio.

Analizzando più nel dettaglio il mix dei consumi energetici nel settore dei trasporti in Italia, si osserva come nel 2021 il 93,3% provenisse da fonti fossili. In particolare, il 90,1% dei consumi origina da prodotti petroliferi, con una quota di mercato prevalente detenuta dal gasolio/diesel (58,2% dei consumi totali), mentre il gas naturale conta per il 3,2%. Il 4% dei consumi aggregati del settore proviene invece da biocarburanti ed il 2,7% da consumi di elettricità, quest'ultima fonte con una quota di oltre il 36% da rinnovabili.

L'andamento storicizzato mostra una contrazione dei consumi di prodotti petroliferi, pari al -26% a livello aggregato nell'arco temporale 2005-2021, con importanti variazioni negative nei consumi di benzine (-48%) e, in misura minore, del diesel/gasolio<sup>40</sup> (-13%). Nello stesso periodo, si sono invece registrati incrementi nei consumi di elettricità (+12%), di GPL (+37%), di gas naturale (+202%) ed un vero e proprio boom dei biocarburanti (+699%), favoriti anche da disposizioni normative che hanno imposto obblighi di miscelazione con i carburanti tradizionali (benzine e diesel).

**Tabella 11 - Composizione per fonte energetica dei consumi finali di energia settore Trasporti in Italia 2005-2021**

Ktep	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		Var. % 2005-2021
									Ktep	% su totale	
Prodotti petroliferi	43.427	38.702	36.353	36.004	34.840	36.079	36.414	27.370	32.009	90,1%	-26%
gasolio/diesel	23.793	22.703	22.090	22.136	20.987	21.607	21.651	17.649	20.691	58,2%	-13%
benzine	14.175	10.276	8.192	7.650	7.433	7.640	7.712	6.079	7.351	20,7%	-48%
cherosene	3.700	3.863	3.862	4.004	4.199	4.709	4.873	1.837	2.101	5,9%	-43%
GPL	1.131	1.334	1.817	1.756	1.832	1.773	1.816	1.439	1.547	4,4%	37%
altri prodotti	628	526	393	458	390	350	362	367	319	0,9%	-49%
Gas naturale	380	695	1.087	1.106	1.064	1.093	1.147	967	1.146	3,2%	202%
Biocarburanti	177	1.419	1.167	1.041	1.062	1.250	1.276	1.265	1.415	4,0%	699%
biodiesel (sost + non sost)	177	1.297	1.142	1.008	1.029	1.217	1.246	1.245	1.388	3,0%	684%
benzine bio (sost + non sost)	0	122	25	33	33	33	30	20	27	0,1%	
Elettricità	853	917	933	960	979	992	992	870	957	2,7%	12%
da fonti rinnovabili (**)	139	184	312	326	334	337	347	331	345	1,0%	148%

<sup>40</sup> Da tenere in considerazione che dall'anno di rilevazione 2018, il Ministero dello Sviluppo economico ha apportato alcune innovazioni metodologiche nelle rilevazioni statistiche sul mercato petrolifero che possono aver inciso sugli andamenti.

Ktep	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		Var. % 2005-2021
									Ktep	% su totale	
da fonti non rinnovabili	714	733	621	633	645	656	645	538	612	1,7%	-14%
<b>TOTALE CONSUMI FINALI DI ENERGIA NEL SETTORE TRASPORTI (A)*</b>	<b>44.836</b>	<b>41.734</b>	<b>39.541</b>	<b>39.110</b>	<b>37.945</b>	<b>39.414</b>	<b>39.830</b>	<b>30.471</b>	<b>35.527</b>	<b>100%</b>	<b>-21%</b>
TOTALE CONSUMI FINALI DI ENERGIA (tutti i settori)(B)***	137.216	128.506	116.224	115.920	115.186	116.326	115.356	102.738	114.590		-16%
Incidenza consumi settore Trasporti sui consumi totali (A/B)	32,70%	32,50%	34,00%	33,70%	32,90%	33,90%	34,50%	29,70%	31,01%		

Fonte: GSE su dati Eurostat - \*dato è calcolato applicando ai consumi elettrici del settore Trasporti la quota FER sui consumi elettrici totali dell'anno stesso; \*\*Biometano incluso nel gas naturale; \*\*\* comprende i consumi dell'aviazione internazionale; non comprende i bunkeraggi internazionali

I consumi finali effettivi di fonti energetiche rinnovabili (FER) in Italia nel 2021 nel settore dei trasporti ammontano pertanto al 5% del totale (quota dei biocarburanti più elettricità da FER). Adottando invece i criteri di calcolo introdotti dalla Direttiva 2009/28/CE e dalla Direttiva ILUC (2015/1513) ai fini del monitoraggio dei target UE<sup>41</sup>, in cui sinteticamente vengono calcolati dei coefficienti premiali alla somma dei consumi di energia elettrica rinnovabile nei trasporti su strada (x5), ai consumi di energia elettrica rinnovabile nei trasporti ferroviari (x2.5), ai consumi di energia elettrica rinnovabile nei trasporti diversi da quelli precedenti, ai contenuti energetici dei biocarburanti sostenibili double counting (x2) ed ai biocarburanti single counting rispetto alla quantità totale di energia consumata nei trasporti<sup>42</sup>, emerge come nel 2020 la quota coperta da FER nei trasporti ammontava al 10,7% dei consumi finali lordi di energia settoriali e che nel 2021 ha raggiunto l'11,5%.

<sup>41</sup> La Direttiva EU 2009/28 recepita in Italia dal Decreto Legislativo 28/2011 statuisce l'obiettivo del 10% della quota dei consumi finali lordi di energia nel settore Trasporti coperta da FER.

<sup>42</sup> In cui vengono presi in considerazione solo "la benzina, il diesel, i biocarburanti consumati nel trasporto su strada e su rotaia e l'elettricità, compresa l'elettricità utilizzata per la produzione di carburanti per autotrazione rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica", ad esclusione ad esempio del gas naturale, cherosene, GPL, olio combustibile, etc...

Figura 21 – Quota dei consumi finali lordi di energia settore trasporti coperta da FER in Italia 2005-2021



Fonte: GSE Energia nel settore dei trasporti 2005-2021

Spostando l'attenzione sui consumi finali delle diverse modalità di trasporto per prodotto energetico in Italia nel 2019, dato pre-pandemia ed al netto del trasporto marittimo internazionale, **si rileva come l'83,2% dei consumi finali sia legato alle attività del trasporto stradale che a sua volta si basa per il 96% su carburanti da fonti fossili, di cui il 93,2% da prodotti petroliferi.**

Tabella 12 - Consumi finali energetici nel settore Trasporti in Italia per modalità di trasporto anno 2019 (Ktep)

	Trasporti ferroviari	Trasporti stradali	Aviazione internaz.	Aviazione interna	Navigazione interna	Condotte	Altro(*)
<b>Prodotti petroliferi</b>	44	30.893	3.969	907	602		
gasolio/diesel	44	21.365			242		
benzine		7.712					
cherosene			3.969	905			
GPL		1.816					
altri prodotti				2	360		
<b>Gas naturale</b>		960				187	
<b>Biocarburanti</b>		1.276					
biodiesel		1.246					
benzine bio		30					
<b>Elettricità</b>	477	12				25	478
da fonti rinnovabili	167	4				9	167
da fonti non rinnov.	310	8				16	311
<b>TOTALE</b>	<b>521</b>	<b>33.140</b>	<b>3.969</b>	<b>907</b>	<b>602</b>	<b>212</b>	<b>478</b>
	1,3%	83,2%	10,0%	2,3%	1,5%	0,5%	1,2%

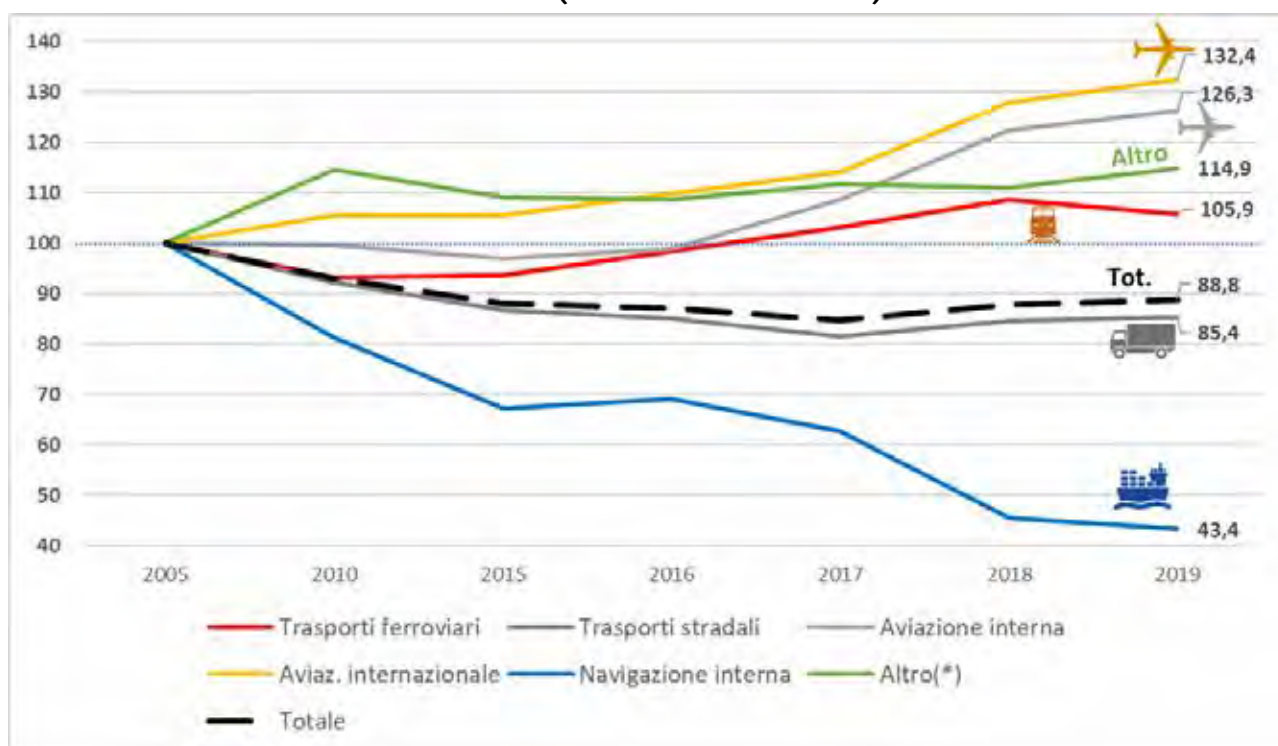
Fonte: GSE su dati Eurostat, \*Il dato comprende attività ausiliari dei trasporti, altri trasporti terrestri marittimi e aerei, altro.



Ciò nonostante, è l'unica modalità che è in grado di alimentarsi da tutti i diversi prodotti energetici. Il 10% ed il 2,3% dei consumi finali del settore vengono assorbiti rispettivamente dal trasporto aereo internazionale e da quello nazionale, mentre la navigazione interna conta per l'1,5% dei consumi energetici del settore, modalità di trasporto comunque "dipendenti esclusivamente da fonti energetiche convenzionali"<sup>43</sup>.

A fronte del calo generalizzato dei consumi nei trasporti sopra ricordato, l'andamento storico dei consumi finali delle diverse modalità, nell'arco temporale 2005-2019, mostra **il forte aumento dei consumi della modalità aerea, sia nella componente internazionale che domestica (+32,4% e +26,3% rispettivamente)**, un aumento più contenuto **per la modalità ferroviaria (+5,9%)**, mentre si registra **un calo nei consumi del trasporto stradale (-14,6%) ed un tracollo della navigazione domestica** come rappresentato nella figura che segue.

**Figura 22 - Consumi finali di energia nel settore trasporti per modalità di trasporto in Italia 2005-2019 (valori 2005=indice 100)**



Elaborazione su dati GSE

Tale andamento è correlato solo parzialmente e non in maniera lineare con i trend di traffico delle diverse modalità di trasporto, considerato che ad esempio i movimenti commerciali aerei in Italia (nazionali ed internazionali) hanno segnato nell'arco temporale 2005-2019 un +7,6%, il settore ferroviario un +11,1% dei treni-km settore passeggeri ed un -20% per il settore cargo

<sup>43</sup> GSE, Energia nel settore dei trasporti 2005-2021, ottobre 2022



mentre il trasporto stradale merci ha segnato un -39% nello stesso periodo in termini di veicoli-km<sup>44</sup> in Italia. Piuttosto, pesa per ciascuna modalità e settore la progressiva implementazione o meno di norme, pratiche, tecnologie, efficienza del parco circolante, rinnovo del parco mezzi e comportamenti, che hanno condotto alla stabilizzazione, riduzione od aumento dell'impronta energetica del settore stesso. Le stesse analisi, con riguardo alle proposte di cui al capitolo precedente, forniscono peraltro anche un chiaro indirizzo su quale direzione e su quale comparto dovrebbero essere incentrati gli sforzi di rinnovo del parco circolante con l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti.

Le considerazioni sui consumi energetici del settore dei trasporti sopra illustrate conducono all'analisi della sostenibilità ambientale del comparto, con particolare attenzione alle emissioni di gas climalteranti ed all'inquinamento atmosferico generato.

Il settore trasporti<sup>45</sup> in Italia contribuisce in termini di **emissioni di gas serra al 22,4% delle emissioni totali nel 2020, rispetto al 21,7% del 2005**, registrando un trend decrescente nell'arco temporale 2005-2020 del -33% sebbene più lento rispetto alla diminuzione delle emissioni globali. Evidentemente il calo registrato nel 2020 è imputabile alla forte contrazione dei volumi di traffico registrati in particolare nei veicoli leggeri stradali e nel comparto aereo, dovuti alla crisi pandemica.

**Tabella 13 - Emissioni di gas serra in Italia settore trasporti 2005-2020**

Emissioni di gas serra (Mt CO2 equivalente)	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var. % 2005-2020	2025	2030
Emissioni trasporti	128,3	115,5	106,1	104,9	100,8	104,3	105,3	85,4	-33%	117	95
Emissioni totali (senza LULUCF)	590,9	517,8	441,8	439,3	433,5	429,6	418,4	381,2	-35%	401,0	366,0
Incidenza settore trasporti	21,7%	22,3%	24,0%	23,9%	23,3%	24,3%	25,2%	22,4%		29,2%	26,0%

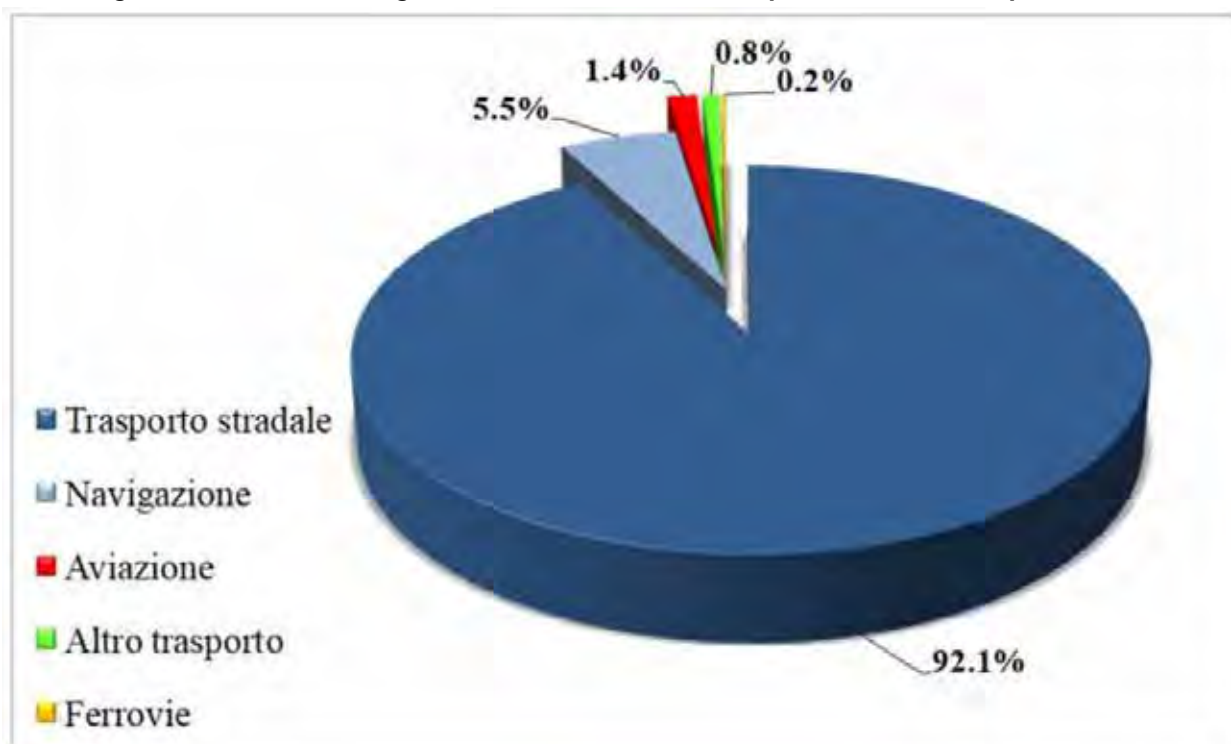
Fonte: ISPRA, *Le emissioni di gas serra in Italia alla fine del secondo periodo del protocollo di Kyoto: obiettivi di riduzione ed efficienza energetica*, aprile 2022

La modalità di trasporto che pesa maggiormente sulle emissioni di gas ad effetto serra è la componente stradale, che conta oltre il 92,1% delle emissioni, seguita dal trasporto marittimo domestico con il 5,5% delle emissioni del settore trasporti e la modalità aerea (al netto della componente internazionale) con l'1,4%, come rappresentato nella figura successiva.

<sup>44</sup> Fonte dati Eurostat: da tenere in considerazione che il trasporto stradale merci tiene conto esclusivamente dei mezzi con immatricolazione italiana che nell'arco temporale considerato è stato fortemente colpito dalla concorrenza di operatori stranieri e dai fenomeni del cabotaggio e del cross-trade.

<sup>45</sup> Al netto della navigazione marittima internazionale e del traffico aereo internazionale

Figura 23 - Emissioni di gas serra nel settore dei trasporti in Italia 2020 per modalità



Fonte: ISPRA, in "Ferrovie" sono considerate le tratte non elettrificate e in "Altro trasporto" le pipelines per il trasporto gas

Il settore stradale è caratterizzato, nel corso del 2020, da una quota di mercato delle emissioni del **71,9%** che viene generato dal trasporto stradale passeggeri mentre il **28,1%** dal cargo. Quest'ultimo segmento, peraltro, è quello che registra nell'ultimo decennio la riduzione delle emissioni più decisa rispetto al settore passeggeri.

Segmentando ulteriormente il trasporto stradale, ISPRA rileva che nel 2020 i veicoli diesel pesano per il 69,3% delle emissioni climalteranti della modalità specifica (tra cui oltre il 38% di autoveicoli) contro il 22,4% dei veicoli a benzina ed infine, dai "veicoli alimentati a gpl, gas naturale, ibridi benzina ed ibridi diesel si origina rispettivamente il 5.1%, 2.2%, 0.9% e lo 0.3% del totale emesso su strada<sup>46</sup>".

Con riferimento al settore marittimo domestico, il totale dei gas serra emessi sono diminuiti del -20,4% nel periodo intercorrente tra il 2005 al 2019, mentre nell'aviazione sono calate del -16,2% nello stesso arco temporale, importanti trend che testimoniano l'aumento delle efficienze energetiche delle flotte impiegate nonostante l'incremento dei flussi registrati da tali modalità nel corso degli ultimi anni.

Per quel che concerne gli **inquinanti atmosferici**, come rilevato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili nel rapporto "Decarbonizzare i trasporti - Evidenze scientifiche e proposte di policy" di aprile 2022, il settore dei trasporti in Italia contribuisce nel 2020 al **"40,3% degli ossidi di azoto (NOx), all'11,4% dei composti organici volatili non metanici (COVNM), al 10,1% di polveri sottili (PM) e al 18,7% di monossido di**

<sup>46</sup> ISPRA, Le emissioni di gas serra in Italia alla fine del secondo periodo del protocollo di Kyoto: obiettivi di riduzione ed efficienza energetica, aprile 2022

**carbonio (CO). In particolare, per gli ossidi di azoto (NOx) e le polveri sottili l'Italia è sotto procedura d'infrazione per mancato rispetto delle Direttive europee sulla qualità dell'aria<sup>47</sup>.**

Ultima considerazione utile a contestualizzare il presente focus riguarda la **congiuntura dello scenario energetico attuale**.

Come ricordato nel corso del documento, a partire dal 2021 si è difatti assistito **ad un fortissimo aumento dei prezzi delle materie prime causato da un mix di fattori**. Le politiche monetarie e fiscali espansive di risposta alla crisi economica pandemica, gli stimoli nel settore delle costruzioni e delle infrastrutture avviati in Cina, USA ed UE, i mutamenti nei consumi derivanti dalla pandemia, il disallineamento del timing tra la ripresa della domanda e dell'offerta e le discontinuità produttive sono tutti fattori che spiegano il trend rialzista dell'acciaio, rame, alluminio, dei microchip, dei componenti elettronici e dell'energia, petrolio, gas ed elettricità in primis. A ciò si aggiungano i problemi logistici e gli aumenti dei prezzi dei trasporti soprattutto marittimi che riduci dal periodo pandemico caratterizzato da evidenti colli di bottiglia nella catena di approvvigionamento che hanno comportato la mancata disponibilità di mezzi e container, da una pesante caduta della affidabilità dei servizi di trasporto, dalla elevata congestione dei porti che, a sua volta, ha prodotto tempi di sosta più lunghi e quindi ritardi, che si sono ripercossi e amplificati lungo l'intera catena logistica. Questo insieme di effetti ha ridotto l'offerta di trasporto marittimo nel momento in cui i forti stimoli dati alle economie occidentali hanno sostenuto e rilanciato la domanda, innescando l'impennata dei noli, evidente fin dalla seconda metà del 2020, con conseguenti effetti di aumento generalizzato dei prezzi, sia dei trasporti, sia dei beni trasportati.

Lo scoppio del conflitto in Ucraina il 24.02.2022 non ha fatto altro che esacerbare queste dinamiche, con un nuovo shock nei prezzi medi sia nelle materie prime non-energetiche che in quelle energetiche. Per quel che concerne le materie prime energetiche si riporta di seguito l'ultima rilevazione al 18 ottobre 2022 di Assolombarda:

**Tabella 14 - Prezzi materie prime energetiche - confronto pre-Covid**

	<b>Ultimo valore rispetto al pre Covid (17 ottobre 2022 / media gennaio 2020)</b>
Gas naturale europeo (*)	+913,8%
Elettricità (Italia) (*)	+353,5%
Brent (*)	+59,8%

Fonte: Centro studi Assolombarda su dati PricePedia.it; \*Prezzi al 18.10.2022

Tale difficile scenario dei prezzi delle materie energetiche, che peraltro secondo le stime viste in precedenza non dovrebbe subire cali vistosi nemmeno per il 2023 e per il 2024, pone degli interrogativi seri sulla velocità della transizione energetica e sull'effettiva riuscita del processo di decarbonizzazione intrapresi nei vari settori, incluso quello dei trasporti.

Da un lato, lo shock dei prezzi nelle materie prime energetiche e non energetiche e le potenziali sanzioni all'acquisto di prodotti energetici russi, potrebbe rallentare il processo di transizione energetica. Sinteticamente, gli sforzi si concentrerebbero potenzialmente nella ricerca di nuovi fornitori di fonti fossili in alternativa alla provenienza russa; il prezzo dell'elettricità, ancora legato a quello del gas, rimarrebbe decisamente poco attrattivo per una conversione rapida delle flotte; il prezzo delle materie prime essenziali per la

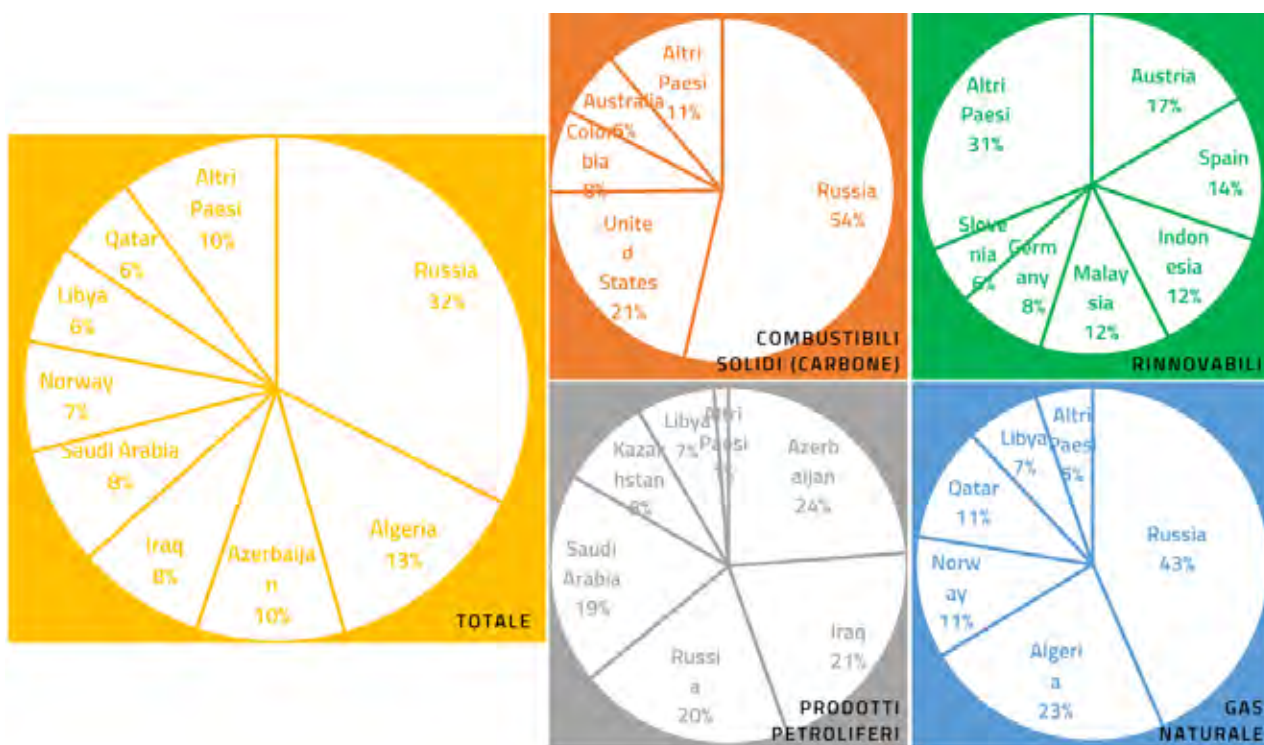
<sup>47</sup> MIMS, "Decarbonizzare i trasporti - Evidenze scientifiche e proposte di policy", aprile 2022

transizione all'elettrico rinnovabile porrebbe seri problemi di convenienza economica al graduale shift energetico nel settore. Dall'altro lato, con adeguati interventi di indirizzo e di allocazione di risorse pubbliche, lo scenario congiunturale sopra descritto potrebbe invece velocizzare lo sviluppo degli approvvigionamenti e delle forniture da fonti "green" e rinnovabili, promuovendo un più rapido sviluppo di infrastrutture, veicoli e servizi di mobilità in affrancamento alle tradizionali fonti fossili. In tal senso, così come sostenuto anche nelle comunicazioni della Commissione europea e con il progetto RePowerEU, si pone la necessità di un'accelerazione del processo di decarbonizzazione previsto dal Green Deal europeo, non solo per rispondere all'emergenza climatica ma anche come mezzo per raggiungere una maggiore indipendenza e sicurezza energetica, una maggior stabilità dei prezzi e costi inferiori per i consumatori.

Le considerazioni di mercato e geopolitiche, inclusa l'entrata in vigore e la durata delle potenziali sanzioni all'acquisto di beni energetici russi, uno dei principali player globali nel commercio internazionale di prodotti energetici, non risultano secondarie se si tiene conto della **fortissima dipendenza energetica nazionale dall'estero** (calcolato come rapporto tra l'import netto e la gross available energy), **che si attesta nel 2020 al 73,5% contro il 57,5% della meda dei 27 paesi europei, particolarmente evidente per il gas naturale (93% dei consumi nazionali sono importati dall'estero), combustibili solidi (principalmente carbone) e prodotti petroliferi (89%).**

Tra i maggiori importatori di materie prime energetiche, emerge il ruolo preponderante della **Russia, che conta per il 32% del totale dei beni energetici importati a livello nazionale**, con quote del 20% per il petrolio, del 43% del gas naturale e del 54% per i combustibili solidi.

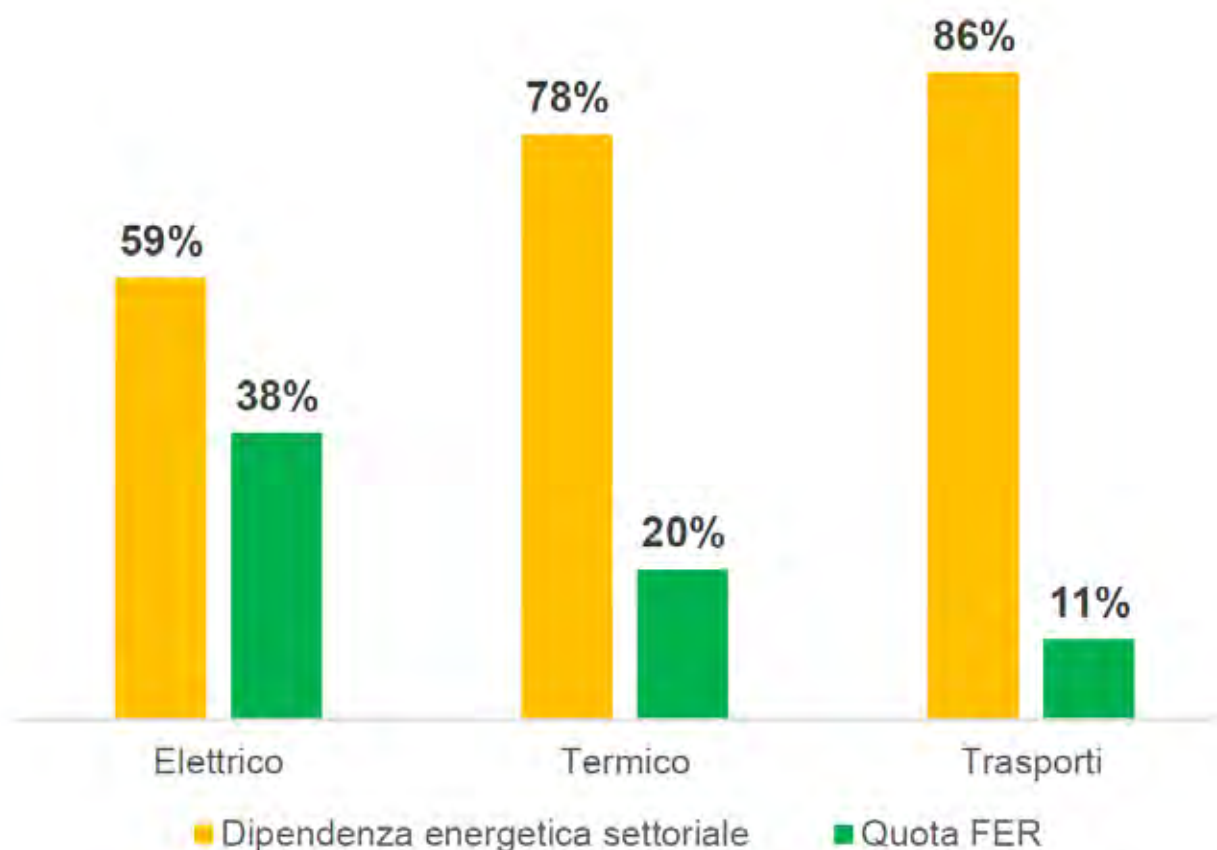
Figura 24 – Quote di mercato dei paesi di origine dell'import netto energetico nazionale anno 2020



Fonte: GSE "Fonti rinnovabili in Italia e in Europa - 2020"

Peraltro, con dirette implicazioni sulla sicurezza degli approvvigionamenti e sulla velocità della transizione energetica per il settore, **rileva osservare come il comparto dei trasporti sia in Italia il settore a più alta dipendenza energetica dall'estero, 86% dei consumi settoriali**, essendo appunto ancora fortemente legato a fonti di alimentazione fossile che, come abbiamo visto, sono sostanzialmente di importazioni estera.

Figura 25 – Indice di dipendenza energetica settoriale in Italia per settore anno 2020



Fonte: GSE "Fonti rinnovabili in Italia e in Europa - 2020". I trasporti comprendono navigazione marittima ed aviazione internazionale ma non comprendono i consumi elettrici

In tal senso, le proposte di FAST-Confsal relative all'approccio onnicomprensivo alla sostenibilità ambientale dei trasporti descritte al capitolo precedente, e che includono anche la definizione di una politica energetica a medio-lungo termine per il paese, sono sinonimo di funzionamento e resilienza anche del sistema dei trasporti del Paese.

## 7. Conclusioni

Il documento aggiorna i lavori e le analisi avviati un anno fa, effettua un follow-up sulle attività condotte da FAST-Confsal negli ultimi 12 mesi e valuta il recepimento o meno delle proposte che l'ente ha promosso nell'ultimo periodo.

**E il bilancio è abbastanza positivo.** Dopo aver visto finalmente allocare importanti risorse per la realizzazione di infrastrutture ferroviarie nel Mezzogiorno, aver spinto per promuovere le iniziative per la digitalizzazione della catena logistica (tutte misure approvate e programmate lo scorso anno), **anche nel corso del 2021-2022 si sono raccolti importanti risultati che FAST-Confsal da tempo proponeva: dall'attenzione al mondo interportuale e delle piattaforme multimodali, all'inserimento nel piano settoriale della necessità di potenziare il cargo aereo e il ruolo degli aeroporti secondari, passando per il varo dell'iniziativa di sviluppo delle aree di parcheggio sicure e protette per veicoli pesanti (SSTPA), all'incremento degli strumenti e degli incentivi alla domanda per il TPL.**

Evidentemente ancora molto resta da fare. **Gli anni a venire sono gli anni della messa a terra delle proposte approvate.** Nel Mezzogiorno veder tramutate le risorse destinate in cantieri aperti ed opere eseguite. Così come per l'ultimo e il penultimo miglio nei porti nazionali, e, forse cosa ancora più importante, **sono gli anni in cui si devono implementare le istanze accolte e sono gli anni in cui monitoreremo l'avanzamento di tali misure sia in itinere che una volta "entrate in pieno esercizio".**

Tuttavia, il presente documento quest'anno riveste ancora più importanza nella sua veste di rapporto programmatico e propositivo proprio perché viene concepito e pubblicato a poche settimane dall'insediamento del nuovo Governo e quindi dalla nomina del nuovo Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e al nuovo Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le politiche di Coesione e il PNRR. Senza alcuna velleità di sostituirsi a chi deve impartire le linee di indirizzo politiche ed amministrative, siamo semplicemente pronti, come lo siamo sempre stati, a fornire una piattaforma contenutistica in grado di fotografare l'attuale sistema delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica nazionale, di rilevarne le criticità e le principali esigenze e di proporre soluzioni, misure ed azioni concrete in grado di risolvere tali criticità sia in ambito infrastrutturale e dei servizi di trasporto, sia nella dimensione normativa, che nella dimensione dei finanziamenti e degli incentivi al settore.

Le nostre priorità sono, in sintesi, sono:

- garantire un lavoro migliore, in termini contrattuali, di sicurezza, di aggiornamento professionale, a coloro che già sono professionisti del settore;
- incrementare l'occupazione, l'occupabilità e l'attrattività del settore per coloro che vorranno entrarci;
- azzerare definitivamente i divari di accessibilità e di connettività ancora esistenti tra le diverse aree del Paese;
- completare i corridoi ed i nodi trasportistici con le opere mancanti o bloccate;
- risolvere i problemi della mobilità urbana sia lato passeggeri che merci;
- affrontare la crisi energetica e l'aumento del prezzo delle commodities per realizzare gli investimenti del PNRR e del Piano complementare e per non compromettere la stabilità economica-finanziaria delle imprese di trasporto;



- creare un ecosistema di imprese di trasporto, a servizio della seconda manifattura d'Europa, e di imprese di costruzioni nazionali in grado di essere competitivo in primis sul mercato nazionale e successivamente anche sul mercato internazionale;
- concentrare i nuovi incentivi e sussidi pubblici verso quelle imprese che puntano su innovazione e digitalizzazione;
- supportare la transizione energetica ed il greening del trasporto in maniera intelligente e non dogmatica,
- semplificare al contempo gli incentivi già in FAST-Confsal ha elaborato delle misure di risposta, sia con impatto economico (ad esempio le grandi infrastrutture ferroviarie e intermodali per il Sud Italia, l'incremento degli incentivi per il rinnovo delle flotte degli operatori del trasporto, il potenziamento degli strumenti fiscali per le concentrazioni imprenditoriali nel settore dei trasporti e delle costruzioni), che misure ad invarianza dei saldi di finanza pubblica (l'adeguamento della normativa in materia di sicurezza del lavoro, l'emanazione del PGTL, le semplificazioni del codice degli appalti).

Sono misure fondamentali per il settore, certamente, ma che hanno anche l'ambizione di porre al centro dell'agenda politica l'interesse generale dell'Italia, come ad esempio la necessità di ridurre/eliminare il gap rilevante della voce trasporti internazionali di merci nella bilancia dei pagamenti che, nel 2021, ha raggiunto un saldo negativo di circa 12 miliardi di euro.

E su queste basi fondamentali per l'intero Paese che rinnoviamo la disponibilità al confronto, costruttivo e leale, con il nuovo Governo per l'auspicata prospettiva con cui ci piace tradizionalmente concludere: *"dando vita a una crescita economica più robusta, sostenibile e inclusiva per rilanciare l'intero Paese e fornire una preziosa eredità alle generazioni future"*.

## Elenco delle figure

Figura 1 – Proposta di tracciato dei corridoi di trasporto europei .....	10
Figura 2 - Milestones e target per investimenti (a destra) e per riforme (a sinistra) MIMS del PNRR .....	16
Figura 3 - Target per investimenti MIMS Piano nazionale complementare al PNRR.....	16
Figura 4 - Tabelle relative indicatori incidentalità stradale Piano Attuativo PRT Regione Puglia .....	19
Figura 5 - Reti territoriali degli aeroporti in Italia .....	24
Figura 6 - Nodo urbano -stazioni MAAS e integrazione con tessuto urbano.....	25
Figura 7 - Schema hub multimodale nodo/polo urbano di Foggia .....	26
Figura 8 - I sistemi territoriali individuati dal Progetto S.I.S.Te.M.A.....	27
Figura 9- Andamento variabili macroeconomiche Italia 2009-2022 (valori 2009=indice 100) .....	28
Figura 10 - Andamento trasporto merci in Italia 2009-2022 .....	29
Figura 11 - Andamento trasporto passeggeri in Italia 2009-2022 .....	31
Figura 12 - Articolazione delle proposte FAST-CONFSAL 2020-2021 e 2021-2022 .....	44
Figura 13 - Accessibilità ferroviaria e stradale 2022 in Italia per area geografica .....	59
Figura 14 - Dotazione di binari operativi di cui a modulo 740 mt negli interporti nazionali .....	62
Figura 15 - Progetto S.I.S.Te.M.A. I sistemi territoriali Urbani di II° livello come contesto bersaglio ...	63
Figura 16 - Imprese in Italia nel settore delle costruzioni per classi di addetti e per fatturato anno 2020 .....	68
Figura 17 - Mezzi circolanti su strada ad alimentazione elettrica in Italia (migliaia di unità) .....	69
Figura 18 - Stima carenza autotrasportatori in Europa.....	71
Figura 19 - Andamento gennaio 2019-ottobre 2022 noli marittimi container per FEU da Shanghai in '000 dollari .....	76
Figura 20 - Incidenza consumi energetici finali settore trasporti su consumi totali in Italia anno 2021 .....	101
Figura 21 - Quota dei consumi finali lordi di energia settore trasporti coperta da FER in Italia 2005-2021 .....	104
Figura 22 - Consumi finali di energia nel settore trasporti per modalità di trasporto in Italia 2005-2019 (valori 2005=indice 100) .....	105
Figura 23 - Emissioni di gas serra nel settore dei trasporti in Italia 2020 per modalità .....	107
Figura 24 - Quote di mercato dei paesi di origine dell'import netto energetico nazionale anno 2020.	109
Figura 25 - Indice di dipendenza energetica settoriale in Italia per settore anno 2020 .....	110

## Elenco delle tabelle

Tabella 1 – Confronto 2020-2022 Investimenti prioritari in infrastrutture per la mobilità.....	18
Tabella 2 – Variazioni 2023-2025 variabili macroeconomiche Italia y/y%.....	28
Tabella 3 – Andamento e volumi trasporto merci in Italia 2009-2022 e variazioni % .....	30

# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Tabella 4 - Bilancia trasporti mercantili internazionali merci .....	30
Tabella 5 - Andamento e flussi trasporto passeggeri in Italia 2009-2022 e variazioni % .....	32
Tabella 6 - Variazione % media dei tempi di percorrenza su rete ferroviaria ad alta velocità previsti nel PNRR.....	60
Tabella 7 - Nr. imprese operative in Italia per classe di addetti (2019) .....	65
Tabella 8 - Quote di mercato dei vettori italiani sulle importazioni ed esportazioni di merci nazionali anno 2021 .....	66
Tabella 9 - Spesa effettiva e prevista opere ferroviarie PNRR RFI 2020-2021 .....	77
Tabella 10 - Andamento 2020-2024 prezzi commodities.....	82
Tabella 11 - Composizione per fonte energetica dei consumi finali di energia settore Trasporti in Italia 2005-2021.....	102
Tabella 12 - Consumi finali energetici nel settore Trasporti in Italia per modalità di trasporto anno 2019 (Ktep).....	104
Tabella 13 - Emissioni di gas serra in Italia settore trasporti 2005-2020 .....	106
Tabella 14 - Prezzi materie prime energetiche - confronto pre-Covid .....	108

## Annex

### A.1 Elenco previsioni europee

Lista dei nodi italiani TEN-T (COM 812/2021)

NOME DEL NODO	NODO URBANO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TERMINALE STRADA/FERRO
Alghero		Comprehensive			
Ancona	X	Comprehensive	Core		Core (lesi)
Andria	X				
Aosta	X				
Augusta			Core		
Bari	X	Comprehensive	Core		Core
Bergamo	X				Comprehensive (Coretenuova)
Bologna	X	Core			Core
Bolzano	X	Comprehensive			
Brescia	X				Comprehensive
Brindisi		Comprehensive	Comprehensive		
Busto Arsizio - Gallarate					Comprehensive
Cagliari	X	Core	Core (Porto Foxi, Cagliari)		
Campobasso	X				
Capri			Comprehensive		
Carloforte			Comprehensive		
Casamicciola - Porto di Ischia			Comprehensive		
Catania	X	Comprehensive (Fontanarossa, Comiso emergency runway)	Comprehensive		Comprehensive
Cervignano					Core
Chioggia			Comprehensive	Comprehensive	
Civitavecchia			Core		
Cremona				Core	
Faenza					Comprehensive
Ferrara	X				
Firenze	X	Comprehensive			
Fiumicino			Comprehensive		
Foggia	X	Comprehensive			Comprehensive (Incoronata)
Forlì	X				Comprehensive

# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

NOME DEL NODO	NODO URBANO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TERMINALE STRADA/FERRO
					(Forlì Cesena - Villa Selva)
Gaeta			Comprehensive		
Gela			Comprehensive		
Genova	X	Core	Core		Core (Vado)
Gioia Tauro			Core		
Golfo Aranci			Comprehensive		
Isola D'Elba		Comprehensive (Marina di Campo)			
La Maddalena			Comprehensive		
La Spezia			Core		Core (Santo Stefano di Magra)
Lamezia Terme		Comprehensive			
Lampedusa		Comprehensive			
Latina	X				
Livorno	X		Core		Core (Guasticce Collesalveti)
Manfredonia			Comprehensive		
Mantova				Core	Comprehensive
Marina di Carrara			Comprehensive		
Messina	X		Comprehensive		
Milano	X	Core (Linate), Core (Malpensa), Core (Bergamo Orio al Serio)			Core (Sm. Nodo Milano) Core (Smistamento - Segrate) Comprehensive (Busto Arsizio - Sacconago - Gallarate)
Milazzo			Comprehensive		
Modena	X				Comprehensive (Marzaglia)
Monfalcone			Comprehensive	Comprehensive	
Monza	X				
Mortara					Comprehensive
Napoli	X	Core (Capodichino)	Core		Core (Nola), Core (Marcianise-Maddaloni)
Novara	X				Core (CIM) Core (Novara-Agonate)
Olbia		Comprehensive	Comprehensive		
Orte					Comprehensive
Ortona					Comprehensive

NOME DEL NODO	NODO URBANO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TERMINALE STRADA/FERRO
Padova	X				Core
Palau			Comprehensive		
Palermo	X	Core	Core (Palermo, Termini Imerese terminal)		
Pantelleria		Comprehensive			
Parma	X				Comprehensive (Bianconese di Fontevivo), Comprehensive (Castelguelfo)
Perugia	X	Comprehensive			
Pescara	X	Comprehensive			Comprehensive (Manoppello)
Piacenza	X				Comprehensive
Piombino			Comprehensive		
Pisa		Comprehensive			
Ponza			Comprehensive		
Pordenone					Comprehensive
Porto Empedocle			Comprehensive		
Porto Levante			Comprehensive	Comprehensive	
Porto Nogaro				Comprehensive	
Porto Santo Stefano			Comprehensive		
Porto Torres			Comprehensive		
Portoferraio (Elba)			Comprehensive		
Portogruaro					Comprehensive
Portovesme			Comprehensive		
Potenza	X				
Prato	X				Core (Prato)
Procida			Comprehensive		
Ravenna	X		Core	Core	
Reggio Calabria	X	Comprehensive	Comprehensive		
Reggio Emilia	X				
Rimini	X	Comprehensive			
Rivalta Scrivia					Comprehensive
Roma	X	Core (Fiumicino), Comprehensive (Ciampino)			Core (Pomezia)
Rovigo				Comprehensive	Comprehensive
Salerno	X		Comprehensive		



# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

NOME DEL NODO	NODO URBANO	AEROPORTO	PORTO MARITTIMO	PORTO INTERNO	TERMINALE STRADA/FERRO
Sassari	X				
Savona-Vado			Comprehensive		
Siracusa	X		Comprehensive		
Taranto	X		Core		
Terni	X				
Torino	X	Core			Core (Orbassano)
Trapani		Comprehensive	Comprehensive		
Trento	X				Comprehensive
Treviso		Comprehensive			
Trieste	X	Comprehensive	Core	Core	Core (Ferneti)
Udine	X				
Venezia	X	Core	Core	Core	
Verona	X	Comprehensive			Core
Vicenza	X				

## Mappe Italia TEN-T (COM 812/2021)

### Navigazione interna e porti marittimi



# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

## Linee ferroviarie merci, terminal stradali/ferroviari



Railways Core	Railways Extended Core	Railways Comprehensive	Compr	Core	Urban Nodes
<ul style="list-style-type: none"> <li>Conventional</li> <li>Conventional / New Constr.</li> <li>≥ 200 km/h</li> <li>≥ 200 km/h / New Constr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conventional</li> <li>Conventional / New Constr.</li> <li>≥ 200 km/h</li> <li>≥ 200 km/h / New Constr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conventional</li> <li>Conventional / New Constr.</li> <li>≥ 200 km/h</li> <li>≥ 200 km/h / New Constr.</li> <li>Projected</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anchor icon</li> <li>Anchor icon in circle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anchor icon</li> <li>Anchor icon in circle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Red circle</li> <li>Yellow circle</li> </ul>
				Ports	Capitals
				RRT	Urban Nodes

TENtec



### Linee ferroviarie passeggeri, aeroporti, nodi urbani



# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

## Strade ed autostrade



**A.2 Elenco interventi Allegato al DEF 2022 (ferrovia, strade ed autostrade)**

**Ferrovia: PROGRAMMI PRIORITARI**

Id	Denominazione	Descrizione	Costo Intervento* (mln €)		Risorse Disponibili (mln €)				Fabbisogno Residuo (mln €) A-(B+C)
			A CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	B CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	di cui PNRR Nuove risorse	di cui Fondo compl. (mln €)	C		
							FSC Delibera CIPESS 15.2.2022		
1	Sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni della rete nazionale	Adeguamento delle tecnologie per la circolazione mediante la realizzazione di sistemi per il controllo della marcia del treno (SCMT), di segnalamento e tecnologie rivolte all'interoperabilità delle reti (ERTMS), nonché all'aggiornamento dei sistemi di telecomunicazione e GSM-R	15.457	9.282	2.710	0	0	0	6.175
2	Sviluppo infrastrutturale per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni delle reti regionali	Ammodernamenti infrastrutturali e tecnologici delle reti regionali	4.546	3.506	437	0	0	90	950
3	Sicurezza e ambiente	Sicurezza gallerie e armamento, soppressione P.L., risanamento acustico, interventi di idrogeologia e sismica	9.282	5.916	0	0	0	0	3.366
4	Accessibilità alle stazioni	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori, piano stazioni (innalzamento marciapiedi ed upgrade sistemi informativi) incluso il Piano per le stazioni al sud e gli Hub Intermodali previsti nel IPNRR	6.406	2.939	700	0	0	0	3.467



# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Ferrovia: PROGRAMMI PRIORITARI								
Id	Denominazione	Descrizione	Costo Intervento* (mln €)		Risorse Disponibili (mln €)			Fabbisogno Residuo (mln €) A-(B+C)
			A	B	B	C	C	
			CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	di cui PNRR Nuove risorse	di cui Fondo compl. (mln €)	FSC Delibera CIPESS 15.2.2022	
5	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	Valorizzazione delle linee ferroviarie minori in funzione di fruizione paesaggistica e di accessibilità ai siti di maggior interesse sotto il profilo ricettivo	355	355	0	181	0	0
6	Potenziamento delle reti regionali	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini	3.566	1.612	217	0	0	1.954
7	Valorizzazione delle reti regionali (RFI)	Valorizzazione delle reti ferroviarie regionali Adeguamento delle linee regionali standard tecnici della rete nazionale, sia dal punto di vista infrastrutturale che tecnologico di sicurezza	936	936	936	0	0	0
8	Valorizzazione delle reti regionali (Altri Enti)	Altre Ferrovie Regionali (ex concesse) non in gestione a RFI. Adeguamento delle linee regionali standard tecnici della rete nazionale, sia dal punto di vista infrastrutturale che tecnologico di sicurezza	1.921	1.550	0	1.550	0	371
9	Upgrading, elettrificazione e resilienza al Sud	Interventi di potenziamento e rinnovo per migliorare le prestazioni in termini di disponibilità, affidabilità e sicurezza nelle ferrovie del Sud d'Italia	6.216	4.524	2.400	0	113	1.578

**Ferrovia: PROGRAMMI PRIORITARI**

Id	Denominazione	Descrizione	Costo Intervento* (mln €)		Risorse Disponibili (mln €)				Fabbisogno Residuo (mln €) A-(B+C)
			A	B	B	di cui PNRR Nuove risorse	di cui Fondo compl. (mln €)	C	
			CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	7.400	30.620	1.731	203	17.861
<b>TOTALE</b>			48.685		7.400	30.620	1.731	203	17.861

\*Il Costo dei Programmi si riferisce al periodo 2022-2026

**Ferrovia (nodi) INTERVENTI PRIORITARI**

Id	Denominazione	Descrizione	Costo Intervento (mln €)		Risorse Disponibili (mln €)				Fabbisogno Residuo (mln €) A-(B+C)
			A	B	B	di cui PNRR Nuove risorse	di cui Fondo compl. (mln €)	C	
1	Torino	Upgrading infrastrutturale e tecnologico, linea veloce P.Nuova-P.Susa, completamento fermate SFM, scalo Orbassano	776	431	50	0	0	0	345
2	Milano	Upgrading infrastrutturale e tecnologico e nuovo terminale di Milano smistamento	1.274	824	1	0	0	0	449
3	Genova	Upgrading infrastrutturale e collegamento con l'aeroporto	213	88	0	0	0	0	125
4	Venezia	Upgrading infrastrutturale e tecnologico, ripristino linea dei bivi e collegamento con l'aeroporto	996	611	2	0	0	0	385
5	Bologna	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo	389	94	0	0	0	0	294

# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Ferrovia (nodi) INTERVENTI PRIORITARI									
Id	Denominazione	Descrizione	Costo Intervento (mln €)		Risorse Disponibili (mln €)			Fabbisogno Residuo (mln €) A-(B+C)	
			A	B	di cui PNRR Nuove risorse	di cui Fondo compl. (mln €)	C		
			CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021			FSC Delibera CI-PESS 15.2.2022		
6	Firenze	di Bologna; nodo ferroviario di Casalecchio di Reno	2.050	1.927	49	0	0	123	
7	Roma	Upgrading infrastrutturale e tecnologico, completamento anello nord, nodo di Pigneto; nodo di interscambio stazione Tiburtina; potenziamento linee Castelli Romani; raddoppiamento leone-Aprilia-Nettuno, Lunghezza-Guidonia, progettazione raddoppio linea Roma-Viterbo	3.531	2.030	4	0	15	1.486	
8	Napoli	Nodo AV, upgrading infrastrutturale, Riquilificazione Napoli Est-Progetto Traccia, nodo complesso di Pompei; fermata Vesuvio Est	1.309	807	0	0	0	501	
9	Bari	Upgrading, sistemazione nodo e potenziamento Bari Sud, Bari Nord	1.426	580	0	0	608	238	
10	Reggio Calabria	Upgrade infrastrutturale e tecnologico	68	16	0	0	0	53	
11	Palermo	Potenziamento, upgrading infrastrutturale e tecnologico	1.419	1.206	0	0	0	213	
12	Catania	Upgrading infrastrutturale e collegamento ferroviario con l'aeroporto	153	17	0	0	0	136	
<b>TOTALE</b>			<b>13.603</b>	<b>8.632</b>	<b>106</b>	<b>0</b>	<b>623</b>	<b>4.348</b>	

**Ferrovia (direttrici) - INTERVENTI PRIORITARI**

Id	Denominazione	Descrizione**	Costo Intervento (mln €)		Risorse Disponibili (mln €)						Fabbisogno Residuo (mln €) A-(B+C+D)
			A	B	di cui PNRR Nuove risorse	di cui Decreto Legge n. 59/21 convertito con la Legge n. 101/21	C	D			
			CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021					Legge di Bilancio 2022 n. 234/21 comma 394	FSC Delibera CI-PESS 15.2.2022	
			5.631	3.359	0	0	0	57		0	2.273
1	Torino-Lione	Nuova linea Torino-Lione: tunnel di base (compreso finanziamento UE) (di competenza TELT)  Nuova linea Torino-Lione: adeguamento linea storica Bussoleno-Avigliana  Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (opere prioritarie)	200	81	0	0	0	0		0	119
			1.700	66	0	0	0	0		0	1.635
		Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi. Connessioni con i valichi svizzeri: potenziamento Galarate-Rho, raddoppio Viognale-Oleggio-Arona	2.825	1.542	0	0	0	0		0	1.283
2	Liguria-Alpi	Velocizzazione Torino/Milano-Genova: quadruplicamento Milano-Pavia, Milano-Tortona-Genova, Torino-Alessandria-Genova  Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi	1.321	586	0	0	0	0		0	736
			7.462	7.462	0	0	0	0		0	0

# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Ferrovia (direttrici) - INTERVENTI PRIORITARI										
Id	Denominazione	Descrizione**	Costo Intervento (mln €)		Risorse Disponibili (mln €)					Fabbisogno Residuo (mln €) A-(B+C+D)
			A	B	di cui PNRR Nuove risorse	di cui Decreto Legge n. 59/21 convertito con la Legge n. 101/21	C	D		
3	Genova-Ventimiglia	Completamento del raddoppio Savona-Ventimiglia	1.951	51	0	0	0	0	0	1.900
4	Trasversale padana	Linea AV/AC Brescia-Verona ovest	3.530	2.988	0	0	0	0	0	542
		Linea AV/AC Verona est - Bivio Vicenza	3.140	3.140	1.421	0	0	0	0	0
		AV/AC Attraversamento di Vicenza	1.075	1.075	0	925	0	0	0	0
		Linea AV/AC Vicenza-Padova	1.500	25	0	25	0	0	0	1.475
5	Verona-Brennero	Potenziamento Venezia-Trieste	1.800	278	0	0	0	0	0	1.522
		Upgrading infrastrutturale e tecnologico Trieste-Divaca, raddoppio Udine-Cervignano	413	68	17	0	0	0	0	345
		Tratta di valico: galleria e lotto 1 (Fortezza-P.te Gardena)	5.713	4.984	0	0	0	0	0	729
6	Adriatico-Jonica	Circonvallazione di Trento e Rovereto	1.555	937	930	0	0	0	0	618
		Upgrading infrastrutturale e tecnologico	759	625	8	0	0	0	0	133

**Ferrovia (direttrici) - INTERVENTI PRIORITARI**

Id	Denominazione	Descrizione**	Costo Intervento (mln €)		Risorse Disponibili (mln €)						Fabbisogno Residuo (mln €) A-(B+C+D)
			A	B	di cui PNRR Nuove risorse	di cui Decreto Legge n. 59/21 convertito con la Legge n. 101/21	C	D			
			CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021					Legge di Bilancio 2022 n. 234/21 comma 394	FSC Delibera CI-PSS 15.2.2022	
		Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce	351	351	0	0	0	0	0	0	0
		Raddoppio Termoli-Lesina, raddoppio Pescara-Bari: 1° Fase	1.019	1.014	3	0	0	0	0	0	5
		Adeguamento Linea Adriatica con caratteristiche AV/AC*	9.365	0	0	0	0	0	5.000	665	3.700
7	Trasversali appenniniche Centro Italia	Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Orte-Falco-nara	3.759	1.127	510	0	0	0	0	0	2.632
		Potenziamento Roma-Pescara: 1° Fase	1.322	1.142	620	0	0	0	0	100	80
8	Napoli-Bari	Raddoppio e velocizzazione Cancellò-Frasso- Telesino-Vitulano-Apice ed Orsara-Bovino-Cervaro; nuova tratta di valico Apice-Orsara; integrazione linea Cancellò-Napoli con AV/AC	5.807	5.807	0	0	0	0	0	0	0
		Upgrading tecnologico ed infrastrutturale itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	535	535	0	0	0	0	0	0	0



# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Ferrovia (direttrici) - INTERVENTI PRIORITARI										
Id	Denominazione	Descrizione**	Costo Intervento (mln €)		Risorse Disponibili (mln €)					Fabbisogno Residuo (mln €) A-(B+C+D)
			A	B	di cui PNRR Nuove risorse	di cui Decreto Legge n. 59/21 convertito con la Legge n. 101/21	C	D		
9	Salerno - Reggio Calabria	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea storica	410	410	0	0	0	0	0	0
		AV Salerno -Reggio Calabria (1° Fase)	11.235	11.235	1.800	9.400	0	0	0	0
10	Trasversale meridionale	Potenziamento Taranto-Meraponto-Potenza-Battipaglia con caratteristiche AV	1.905	484	430	0	0	0	0	1.421
11	Palermo-Messina-Catania	Raddoppio e velocizzazione Messina-Catania-Siracusa	2.564	2.515	0	0	0	0	0	49
		Nuovo collegamento Palermo-Catania	6.017	5.609	317	0	0	0	408	0
12	Cagliari-Sassari/Olbia	Upgrading infrastrutturale tecnologico e velocizzazione	289	289	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>			<b>85.152</b>	<b>57.782</b>	<b>6.057</b>	<b>10.350</b>	<b>5.057</b>	<b>1.173</b>	<b>21.198</b>	

\*Interventi fuori dall'attuale perimetro CDP MIMS-RFI

\*\*In grassetto le opere commissariate

**Ferrovia (direttrici) - INTERVENTI PRIORITARI DA SOTTOPORRE A PROJECT REVIEW**

Id	Denominazione	Descrizione	Costo Intervento (mln €)		Risorse (mln €)		Fabbisogno Residuo (mln €)
			CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	
5	Verona-Brennero	Tratta di adduzione*	1.849		33		1.816
11	Palermo-Messina-Catania	Raddoppio Palermo-Messina**	939		939		0
<b>TOTALE</b>			<b>2.788</b>		<b>972</b>		<b>1.816</b>

\* Sono esclusi gli interventi già confermati tra gli Interventi Prioritari - Ferrovia (Direttrici).

\*\* L'importo 939mln di € comprende solo la parte quotata nel CDP-MIMS-RFI relativa al raddoppio della tratta Fiumetorto-Castelbuono.

**Ferrovia (DIRETTRICI) - INTERVENTI PRIORITARI DA SOTTOPORRE A MACROSTUDIO DI FATTIBILITA'**

Id	Denominazione	Descrizione*	Costo Intervento (mln €)		Risorse (mln €)		Fabbisogno Residuo (mln €)
			CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	
7	Trasversali appenniniche Centro Italia	Potenziamento Roma-Pescara: 2° Fase	5.230		0		5.230
9	Salerno - Reggio Calabria	AV Salerno - Reggio Calabria (2° Fase)	12.865		117		12.748
<b>TOTALE</b>			<b>18.095</b>		<b>117</b>		<b>17.978</b>

Id	Denominazione	Descrizione*	Costo Intervento (mln €)		Risorse (mln €)		Fabbisogno Residuo (mln €)	
			CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021	CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021		
13	Tirrenica Nord	Accesso ai porti tirrenici, adeguamento merci tratta BO-FI storica con prosecuzione verso Pisa, potenziamento linea Pontremolese, tratta Pisa-Roma, potenziamento e velocizzazione Pisa-Roma	Garantire adeguata accessibilità merci (in prima fase modulo almeno a 650m e sagoma almeno P/C 45) ai porti di La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Civitavecchia, Napoli e Salerno, nonché agli inland terminal ed ai distretti produttivi del Lazio e della Campania. Velocizzare le relazioni passeggeri Genova-Roma (rete AVR).		In particolare per la linea Pontremolese sono già disponibili sul CDP MIMS-RFI Agg. 2020-2021 i seguenti finanziamenti: Potenziamento asse ferroviario Pontremolese 586mln; Completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 1^ fase 260mln; Progettazione per il completamento raddoppio asse ferroviario Pontremolese - 2^ fase 7mln			

\* In grassetto le opere commissariate.

# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Strade e autostrade - ELENCO PROGRAMMI PRIORITARI							
N°	Denominazione	Descrizione	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
1	Valorizzazione del patrimonio stradale esistente	Conservazione, valorizzazione e adeguamento agli standard funzionali di sicurezza del patrimonio stradale esistente		CdP Anas PO MIT	11850,20	8496,26	3353,94
		Riclassificazione rete stradale nazionale. Manutenzione straordinaria per esigenze di sicurezza			1179,90	1179,90	0,00
		Progetto pilota A2 "Autostrada del Mediterraneo"			198,00	198,00	0,00
2	Potenziamento tecnologico e digitalizzazione (Smart Road)	Adeguamento della rete stradale SNIT livello 1 alle specifiche funzionali Smart Road, come specificato nell'Allegato al DM70		DM n. 70/2018 (Smart Road)	637,00	40,00	597,00
		Ecosistema per i servizi C- ITS			2,00	-	2,00
3	Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture, con particolare attenzione per quelle a rischio sismico	Autostrade A24 e A25 monitoraggio tecnologico, adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura e smart road (S.A. Commissario Straordinario)		Concessione Strada dei Parchi S.p.A.	3990,90	3990,90	0,00
		Manutenzione di ponti e viadotti e gallerie		CdP ANAS	4234,79	4234,79	0,00
		Programma di Monitoraggio tecnologico delle opere d'arte serventi la rete SNIT di primo livello		ANAS e concessionari autostradali	450,00	450,00	0,00
		Interventi programmati sul sistema di viabilità delle aree dei crateri sismici 2009 e 2016		CdP Anas	872,94	872,94	0,00
		Ulteriori interventi nelle aree dei crateri sismici 2009 e 2016 programmati con ordinanza 16/12/2021, n. 1, del Commissario straordinario sisma '16, condivisi con il MIMS			1172,00	203,42	968,58
4	Decongestione e	Via Salaria (SS4) potenziamento e riqualificazione		Concessione Autostrade per	1131,92	489,68	642,24
		Via Salaria (SS4) adeguamento a 4 corsie I Fase (Km 56 - 71)	x				
		Via Salaria (SS4) adeguamento a 4 corsie II Fase (km 36 - 56)	x				
		Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A1 nella tratta Milano sud - Lodi			207,09	207,09	0,00

fluidificazione tratte autostradali (ampliamento a terza e quarta corsia)	Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Monselice - Padova sud		l'Italia S.p.A.	184,62	184,62	0,00
	Ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A13 nella tratta Bologna - Ferrara sud			440,39	440,39	0,00
5	Ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A14 nella tratta nuovo svincolo di Ponte Rizzoli - Diramazione per Ravenna			392,56	392,56	0,00
	Realizzazione della terza corsia dinamica sull'autostrada A12 nella tratta Cerveteri - Torrimpietra in carreggiata sud			32,00	32,00	0,00
	Nuovo collegamento stradale costa - entroterra della Valfontanabuona (GE)	X	Da definire			
	Tangenziale di Catania: realizzazione della terza corsia e adeguamento delle barriere di sicurezza		CdP Anas	361,40	4,00	357,40
	Variante di Capua: collegamento tra A1 e aeroporto di Grazzanise e direttrice domiziana		CdP Anas	315,00	315,00	0,00
	G.R.A. e A91 Roma-Fiumicino: realizzazione di corsie complementari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monica e potenziamento dello svincolo Tiburtina.		CdP Anas	210,79	79,12	131,67
	Tangenziale di Bari: Potenziamento della variante nel tratto compreso tra Bari e Mola di Bari con adozione della sezione stradale B		CdP Anas	600,00	30,00	570,00
	Completamento del potenziamento del nodo di Firenze (Autostrada A1 e Autostrada A11)		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	1383,38	1383,38	0,00
	Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	1602,00	594,75	1007,25
	Gronda di Genova (c.d. di "Ponente") nuova tratta per il potenziamento dell'interconnessione A7-A10-A12		Concessione Autostrade per l'Italia S.p.A.	4755,20	4755,20	0,00
6	Resilienza della rete secondaria e accessibilità delle aree		Province, Città Metropolitane, Comitati delle	350,00	350,00	0,00

# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

interne		Aree Interne			
Manutenzione straordinaria ponti e viadotti rete secondaria		Province e Città Metropolitane	3200,00	2700,00	500,00
Resilienza della rete viaria secondaria per le aree interne e montane		Regioni, Province e Città Metropolitane	13000,00	9174,16	3825,84
<b>TOTALE</b>			<b>52754,08</b>	<b>40798,16</b>	<b>11955,92</b>

## Strade e autostrade - INTERVENTI PRIORITARI

N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
1	Autostrada del Brennero A22	Potenziamento dell'autostrada A22 tra Verona nord e l'interconnessione con l'autostrada A1 Modena Nuovo collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo tra l'autostrada A22 e la S.S. 467			Rinnovo concessione Autostrade del Brennero SpA Concessione Campogalliano Sassuolo SpA	995,00 422,00	- 422,00	995,00 0,00
2	Autostrada Val d'Astico A31 la fattibilità dell'intera tratta è soggetta alle soluzioni identificate dalla project review del secondo tratto	Piovene Rocchette - Valle dell'Astico, di prosecuzione a nord dell'autostrada A31 Interconnessione con i territori della Val d'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige	x		Concessione Autostrada Brescia-Venona-Vicenza-Padova SpA	1299,43	1299,43	0,00
3	Autostrada A4 Venezia - Gorizia - Trieste 25 Opere	Potenziamento dell'autostrada A4 mediante l'ampliamento alla terza corsia nelle tratte tra San Donà di Piave ed Alvisopoli e tra Gonars e Villesse			Concessione A4	647,23	647,23	0,00

**Strade e autostrade - INTERVENTI PRIORITARI**

N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Pro-getto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
4	Pedemontana Veneta	Superstrada regionale a pedaggio Pedemontana Veneta			Concessione Regionale	2258,00	2258,00	0,00
5	Autostrada Pedemontana Lombarda	Autostrada regionale Pedemontana Lombarda			Concessione Regionale	2681,90	2681,90	0,00
6	Autostrada A33 Asti Cuneo	Completamento dell'autostrada A33 Asti - Cuneo			Concessione Asti Cuneo SpA	348,00	348,00	0,00
7	Itinerario Autostradale Medio Padano	Raccordo Autostradale Parma - Terre Verdiane (TiBre1° lotto)			Concessione SALT Tronco Autocisa SpA	423,86	423,86	0,00
		Nuovo collegamento Terre Verdiane - ex SP10		X	Rinnovo concessione SALT Tronco Autocisa SpA			-
8	Itinerario Civitavecchia-Orte-Ravenna	Nuova autostrada regionale Cispadana e sistemazione ex SP10			Concessione Regionale	1308,00	1308,00	0,00
		Completamento SS 675			CdP Anas	513,86	513,86	0,00
		Orte-Civitavecchia - Nuova tratta Monte Romano est - Civitavecchia		X		1153,31	1153,31	0,00
		Riqualificazione E45/SS 3 bis Orte-Ravenna		X		461,00	10,50	450,50
Nodo di Perugia		X	436,91	436,91		0,00		
9	Itinerario E78 - Transversale Toscana-Umbria-Marche	Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie della Galleria della Guinza (Lotto 2°) e del Tratto Guinza - Mercatello Ovest (Lotto 3°)				90,00	86,00	4,00



# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Strade e autostrade - INTERVENTI PRIORITARI									
N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)	
		Selci Lama (E45) - S.Stefano di Gaifa. Adeguamento a 2 corsie del tratto della Variante di Urbania				130,00	8,00	122,00	
		Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie del tratto Mercatello sul Metauro ovest - Mercatello sul Metauro est (Lotto 4°)				100,00	3,80	96,20	
		Selci lama (E45) - S.Stefano di Gaifa. Adeguamento a 2 corsie del tratto Mercatello sul Metauro est - S Stefano di Gaifa (Lotti 5-10) - Completamento				260,00	-	260,00	
		Grosseto - Siena: lotto 4°. Adeguamento a 4 corsie dal km 27+200 al km 30+040				105,52	105,52	0,00	
		Grosseto - Siena: lotto 9°. Adeguamento a 4 corsie dal km 41+600 al km 53+400				195,78	195,78	0,00	
		Siena - Bettolle (A1). Adeguamento a 4 corsie del Tratto Siena - Ruffolo (Lotto 0)				247,00	37,34	209,66	
		S.G.C. Grosseto - Fano Tratto Grosseto - Siena. Interventi di miglioramento Galleria Casal di Pari (esistente).				35,14	35,14	0,00	
		Arezzo (S.Zeno)-Selci lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno - Arezzo - Palazzo del Pero - 1° L.				218,00	-	218,00	

**Strade e autostrade - INTERVENTI PRIORITARI**

N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
		Arezzo (S.Zeno)-Selci lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno - Arezzo - Palazzo del Pero - Completamento				209,01	-	209,01
		Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie del tratto Selci Lama (E45) - Parnacciano (Guinza) lotto 1				100,00	6,71	93,29
		Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto Le Ville - Selci Lama (E45) Lotto7				435,00	5,00	430,00
10	Itinerario Centro Settentrionale Tirrenico	Completamento itinerario Livorno Civitavecchia	X		Trasferimento in corso ad ANAS			-
11	Quadrilatero Umbria-Marche	Opere integrative a completamento dell'itinerario			CdP Anas	299,38	283,91	15,48
		Tor de Cenci - Latina			Concessione autostradale da attivare	1371,30	718,10	653,20
		Bretella Cisterna - Valmontone	X		Astral S.p.A.	649,53	300,00	349,53
12	Itinerario Tirrenico Centro-Meridionale (RM-NA)	Opere complementari alla Tor de Cenci - Latina		X	Astral S.p.A.	155,70	155,70	0,00
		Variante in Comune di Formia SS 7 (Pedemontana)			CdP Anas	401,76	79,25	322,51
		Potenziamento SS 7 quater Domitiana		X				-

# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Strade e autostrade - INTERVENTI PRIORITARI									
N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Progetto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)	
13	SS.N.372 Telesina Benevento-Caianello	Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900 - 1° lotto dal km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino) al km 60+900 (svincolo di Benevento)			CdP Anas	460,00	460,00	0,00	
		Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900 - 2° lotto dal km 0+000 (A1 Caianello) al km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino)				562,31	-	562,31	
14	Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari	Riqualificazione RA5 5 e SS 407 Basentana- 2° Stralcio e completamento				423,06	416,05	7,01	
		SS 658Melfi - Potenza - Messa in sicurezza del tracciato stradale in tratti sal-tuari allacciamento stabilimento industriale				110,59	73,59	37,00	
		Adeguamento collegamenti SS 96Matera-Bari				29,65	29,65	0,00	
		Adeguamento delle sedi esistenti e tratti di nuova realizzazione Salerno-Potenza-Bari - 4° tratta: da zona industriale Vaglio a svincolo SP Oppido - SS 96				77,96	4,97	72,99	
		Miglioramento viabilità di adduzione (A2 Salerno-Reggio Calabria) - svincoli di Cosenza Nord (località Settimo di Rende) e Cosenza Sud				33,22	33,22	0,00	
15	A2 "Autostrada del Mediterraneo" SA-RC				CdP Anas	418,80	2,50	416,30	
16	Strada Statale 106 Jonica	Completamento 3° megalotto della S.S. 106 Jonica, dall'innesto con la S.S. 534a Roseto Capo Spulico				1719,88	878,25	841,63	
						1335,12	1335,12	0,00	

**Strade e autostrade - INTERVENTI PRIORITARI**

N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Pro-getto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)
		Tratta Catanzaro - Crotona				1500,00	220,00	1280,00
		Tratta Crotona - Sibari		X				
		Completamento dell'itinerario sino a Reggio Calabria		X				
17	Itinerario Sardo	SS.N.131 Carlo Felice Diramazione Centrale Nuorese - Adeguamento, messa in sicurezza e risoluzione dei nodi critici con il completamento dell'itinerario Sassari-Olbia				703,95	235,18	468,77
18	A19 Palermo-Catania	Riqualificazione e Manutenzione A19 Palermo-Catania				792,14	792,14	0,00
19	Agrigento-Caltanissetta SS640	Potenziamento collegamento 640 Agrigento-Caltanissetta				1535,05	1535,05	0,00
20	Ragusa - Catania	Itinerario Ragusa - Catania			CdP Anas	1237,57	1237,57	0,00
		Itinerario Siracusa Gela - lotto 9			Concessione Regionale	350,00	350,00	0,00
21	Strada statale 16	SS16 Adriatica Falconara Baraccola - 1° lotto tratto Falconara- Torrette - discesa al porto di Ancona			CdP Anas	349,38	349,38	0,00
22	Strada Statale 34	Messa in sicurezza dei versanti della SS 34 del Lago maggiore				34,00	34,00	0,00

# Italia velocemente connessa

2° RAPPORTO DI AVANZAMENTO dicembre 2022

Strade e autostrade - INTERVENTI PRIORITARI									
N°	Denominazione	Descrizione	Project Review	Pro-getto Fattibilità	Presenza negli strumenti di programmazione	Costo Interventi (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Ulteriore fabbisogno (Mln €)	
23	Autostrada A2 "Autostrada del Mediterraneo"	Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S.7 e 7Bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. 2° stralcio intersezione A30 - Raccordo per Avellino allo svincolo di Solofra				370,00	130,00	240,00	
		Collegamento tra A2 e Variante SS18 ad Agropoli				370,00	370,00	0,00	
24	Collegamento A16 - A2	Realizzazione di un collegamento veloce fra l'Autostrada A2 "SA-RC (svincolo Contursi)" e l'Autostrada A16 (svincolo Grottaferrata) - Completamento: 2° Lotto Sant'Angelo dei Lombardi - Villamaina				430,00	360,00	70,00	
<b>TOTALE</b>						<b>30794,32</b>	<b>22369,92</b>	<b>8424,40</b>	











**CONFSAL**

*Confederazione generale Sindacati Autonomi Lavoratori*

Viale di Trastevere 60, 00153 Roma

Tel: 06.585207.1

E-MAIL: [info@confsal.it](mailto:info@confsal.it)

**FAST-Confsal**

*Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti*

Via Prenestina, 170, 00176 Roma RM

Tel: 06 89535974 - 06 89535975 FAX:06 89535976 Tel FS: 970 67666

[WWW.CONFSAL.IT](http://WWW.CONFSAL.IT)

[WWW.SINDACATOFAST.IT](http://WWW.SINDACATOFAST.IT)