





position paper ottobre 2020



PREFAZIONE

Il Sindacato, dal proprio osservatorio privilegiato, ormai da anni ha la possibilità di assistere alle dinamiche del confronto fra Parti sociali e Politica e, guardando alla situazione dell'attuale Governo, si nota come esso ascolti particolarmente la voce di una sola parte confederale delle associazioni di riferimento.

Nonostante la comunione di molte istanze e rivendicazioni tra le diverse entità rappresentative (tra cui la riduzione del costo del lavoro, del cuneo fiscale, revisione dell'Iva, etc...), le scarse risultanze di tali tavoli probabilmente dovrebbe indurre il Governo a percorrere la strada del pieno coinvolgimento di tutte le parti sociali presenti al CNEL.

Oggi più che mai è tuttavia il momento della concretezza, in quanto l'evoluzione del mercato del lavoro del settore trasporti, in questi anni, ha tentato di risolvere gli atavici problemi cercando di sostenere progetti di ripartenza e rilancio dei vari comparti o vettori.

Attualmente sul fronte dei trasporti nazionali sarebbe necessario e auspicabile avviare un grande piano di manutenzione della dotazione infrastrutturale esistente senza bloccare la viabilità italiana anche in presenza delle criticità finora riscontrate.

Necessita prioritariamente definire una seria programmazione manutentiva con la previsione delle vie alternative, ben annunciate e organizzate, che permetterebbe di procedere nelle operazioni lavorative senza influire negativamente sulla indispensabile e quotidiana circolazione delle merci e delle persone da e per il nostro Paese ed al suo interno, favorendo l'utilizzo di modalità di trasporto più confacenti alla transizione ecologica.

Proprio per questo, oltre alla necessaria rivisitazione di una normativa di supporto, sarebbe opportuno, da parte dei grandi gruppi industriali, strutturare imprese dedicate alla gestione di determinate attività all'interno di un progetto di internalizzazione di alcune fasi o interi processi lavorativi, cercando di trovare con il Sindacato un'adeguata normativa contrattuale.

La CONFSAL ha avanzato una serie di proposte che, se affrontate con la giusta attenzione, potrebbero essere non solo da stimolo, ma soprattutto da base di confronto per ridisegnare il "modello Italia" dopo il lockdown e garantire una ripresa che, volenti o nolenti, rischiamo di non vedere prima della primavera 2022.

In merito agli investimenti sulle infrastrutture, la CONSFAL ha avviato un approfondito studio focalizzato sulle proposte che i vari governi hanno presentato negli ultimi anni, esplicitati negli ultimi due programmi sistemici del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, cioè "Connettere l'Italia" e "Italia Veloce".

L'oggetto del presente studio riguarderà l'Italia Velocemente Connessa, il cui concetto chiave è quello della velocità in quanto, mai come in questo momento, c'è necessità di essere pragmatici e iniziare ad investire sulle grandi opere e su interventi mirati che possano connettere infrastrutture puntuali e lineari e le reti tra loro, al fine di migliorare e rendere moderna, efficace ed efficiente, la viabilità italiana. Interventi, questi, che vanno di pari passo con una concreta programmazione e realizzazione di un piano manutentivo per le infrastrutture, siano esse marittime, aeroportuali, logistiche, ferroviarie o stradali e la loro connessione attraverso la rete digitale.

Un tema di stretta attualità questo che ha suscitato più di una polemica (si pensi alla situazione in Liguria), ma

che è ancora circoscritto ad azioni tampone che sono dettate più dalle necessità contingenti che da un grande piano strutturale. Un piano che permetta di partire dall'emergenza per arrivare al consolidamento, e di dare vita ad un vero e proprio volano per la ripresa e il rilancio delle attività industriali e degli altri settori o comparti produttivi.

Ogni giorno sentiamo dire che la nostra prima risorsa è il turismo. Bene, ma per aiutare le strutture ricettive e attirare clienti dobbiamo velocizzare le vie di comunicazione, accorciando le distanze e riducendo i costi ed i tempi di trasferimento. Non è sufficiente però limitare i nostri sforzi all'industria dell'intrattenimento. Infatti, se vogliamo mettere benzina nel Paese non possiamo non tenere conto che la nostra manifattura è la seconda d'Europa e che, tanto per fare un esempio, il settore tedesco automobilistico utilizza circa il 40% della componentistica di produzione italiana; analogo discorso vale per le eccellenze agroalimentari italiane e la loro capacità di penetrazione nei mercati esteri, che richiedono infrastrutture efficienti per consegne ottimali e nei tempi previsti.

Questo ci impone di analizzare l'aspetto della logistica delle merci e chiederci perché per rifornire l'Europa e spesso anche l'Italia, si preferisca attraccare a Rotterdam anziché in un qualsiasi porto italiano. Le nostre ricerche dimostrano infatti come, nonostante i maggiori costi e tempi di navigazione, i porti del Northern Range garantiscono una logistica organizzata che permette di compensare i maggiori costi. Per recuperare tale gap, alla nostra Nazione servono investimenti sullo sviluppo dei maggiori porti italiani facendo in modo tale che l'handling e l'inoltro dei containers avvenga con la stessa efficienza, se possibile anche maggiore, di quella che offrono i porti del nord Europa. Investire pertanto nei collegamenti ferroviari e stradali nei nostri porti gateway, sviluppando tale vocazione anche in alcuni porti del Mezzogiorno finora dedicati al transhipment, e velocizzare le procedure amministrative e burocratiche di movimentazione della merce, appaiono essere le priorità non più derogabili per competere con i colleghi del Nord Europa.

Per quanto riguarda le misure emergenziali messe in atto dal Governo in carica è ipotizzabile che il vero problema sia quello della scarsa omogeneità delle norme.

Sarebbe interessante, ad esempio, conoscere la differenza di climatizzazione fra aerei, navi, treni e autobus. Saranno sicuramente diverse, viste le svariate disposizioni per il riempimento, ma per una migliore e più efficace applicazione delle norme, basare le leggi su qualche elemento tecnico avrebbe aiutato la loro comprensione e condivisione. Coinvolgere, inoltre, tutti i soggetti interessati ed ascoltare i consigli degli esperti per essere sicuri di fare la scelta più adeguata quando si scrivono regole invasive sulla sfera individuale o economica come, in questo caso, dovrebbe essere una regola aurea.

Nell'ambito UE inoltre, strettamente collegato al settore dei trasporti, improponibile rimane la chiusura delle frontiere perché essa provocherebbe un'enorme perdita economica e di posti sul mercato del lavoro. A tal riguardo, sarebbe utile un inquadramento contrattuale continentale al fine di ridurre il c.d. dumping sociale.

Sull'aspetto contrattualistico sarebbe opportuno che tutte le filiere produttive dei trasporti intermodali avessero un uniforme riferimento contrattuale almeno in materia di organizzazione e costo del lavoro anche per un'omogeneità delle scelte economico-finanziarie delle aziende.

La CONFSAL ritiene infine utile dover affrontare anche la sfida della digitalizzazione che, nell'ambito delle riorganizzazioni e ristrutturazioni aziendali, potrebbe significare riduzione dei posti di lavoro. Il sindacato autonomo, quindi, propone di interconnettere i rapporti di lavoro con una nuova funzionalità del mercato attraverso una fase di transizione in cui le nuove maestranze siano affiancate da risorse esperte che contribuiscano alla formazione sostanziale, pragmatica e tecnologica sia on the job che in strutture all'uopo attrezzate (istituti tecnici, università, ecc.). Ciò potrebbe essere anche la declinazione di quanto si vorrebbe meglio definire con la riforma degli ammortizzatori sociali e/o nelle misure del cd. "Fondo Nuove competenze"

Il Segretario Generale FAST-CONFSAL

Pietro Serbassi

Ro Serpan

Il Segretario Generale CONFSAL
Angelo Raffaele Margiotta

Augulo Roffault Morgotto

4

INTRODUZIONE

FINALITÀ DEL DOCUMENTO

Con il presente documento la CONFSAL intende esplicitare la propria visione ed i propri orientamenti, nonché promuovere istanze e proposte in materia di pianificazione, programmazione e contrattualistica del lavoro nazionale nel settore dei trasporti. La finalità dell'analisi è quella di fornire una piattaforma di confronto con i policy makers, un documento di disseminazione interna ed esterna delle proposte della più grande organizzazione sindacale autonoma, da ultimo, uno strumento di monitoraggio periodico delle misure che verranno implementate nel comparto trasporti passeggeri, merci e logistica a livello nazionale.

Partendo dall'analisi della pianificazione europea e nazionale in materia di infrastrutture e servizi di trasporto, che include il processo di revisione delle Trans-European Network Transport (TEN-T) per arrivare al recente Piano nazionale denominato "Italia Veloce", il documento passa in rassegna gli andamenti macroeconomici e trasportistici nazionali dell'ultimo decennio circa, includendovi anche le prime stime sugli impatti della pandemia Covid-19, analizzando altresì l'evoluzione del mercato del lavoro nazionale del trasporti e logistica in Italia.

L'identificazione dei principali trend che influiscono sulla domanda derivata di trasporto sia lato passeggeri che merci e l'analisi delle principali criticità e fabbisogni del sistema nazionale dei trasporti e della logistica, sia a livello strutturale che nell'ottica post Covid-19, conducono alla definizione delle proposte che la CONFSAL ritiene propritarie per "connettere velocemente l'Italia". Un set di iniziative, articolate in tre macro voci (infrastrutture e servizi, policies e norme, finanziamenti), secondo l'ente in grado di efficientare il sistema dei trasporti nazionale, di avere ricadute positive su tutta l'economia e di innalzare il livello occupazionale del comparto sia a livello quantitiativo che qualitativo.

Appare utile sottolineare in premessa la scelta ed il contesto all'interno del quale l'iniziativa denominata "Italia velocemente connessa" si inquadra.

Da un lato, infatti, la denominazione dell'iniziativa raccoglie gli attributi utilizzati nelle più recenti pianificazioni trasportistiche degli ultimi anni, vale a dire "Connettere l'Italia" del 2015-2018 e "Italia Veloce" del 2020. L'unione dei termini testimonia la volontà di inserire l'iniziativa della CONFSAL all'interno di un quadro nazionale già consolidato, senza alcuna volontà di stravolgere strategie e macro obiettivi pluriennali definiti, bensì di fornire elementi, proposte e strumenti utili a migliorare e perfezionare i relativi meccanismi, con particolare riguardo agli aspetti occupazionali del comparto.

Dall'altro lato, il periodo storico di elaborazione del presente position paper, è temporalmente il periodo in cui viene discusso il Multiannual Financial Framework dell'Unione Europea 2021-2027, in cui verranno definite le modalità di erogazione e le priorità di assegnazione anche del cosiddetto Recovery Fund, in cui potranno essere contabilizzati gli impatti a breve termine dell'emergenza sanitaria Covid-19 sul sistema dei trasporti, in cui sarà implementato il Piano #Italia Veloce ed in cui si potranno valutare gli effetti degli strumenti di carattere legislativo adottati per fronteggiare la crisi del comparto derivante dal Covid-19. Un periodo storico probabilmente unico, in cui le criticità e gli asset strutturali del sistema trasportistico italiano possono trovare soluzione ed esaltazione grazie agli strumenti normativi e finanziari messi in campo a livello europeo e nazionale, ed in cui la CONFSAL intende partecipare proattivamente alla fase di rilancio del paese e di riprogettazione del sistema dei trasporti nell'ottica del rilancio e della resilienza per contribuire allo sviluppo dell'intera economia nazionale.

I TEMI PRINCIPALI

- LA PIANIFICAZIONE E LA PROGRAMMAZIONE DEI TRASPORTI A LIVELLO EUROPEO: STATO DELL'ARTE E SVILUPPI FUTURI - PAGINA 9 FOCUS CONFSAL - PAGINA 19
 - LA PIANIFICAZIONE E LA PROGRAMMAZIONE DEI TRASPORTI A LIVELLO NAZIONALE DAL 2016 - PAGINA 21 FOCUS CONFSAL - PAGINA 29
 - ANDAMENTO STORICO E PREVISIONI A BREVE TERMINE DELLE PRINCIPALI VARIABILI MACROECONOMICHE E TRASPORTISTICHE NAZIONALI PAGINA 31 FOCUS CONFSAL PAGINA 41
 - L'EVOLUZIONE DEL MERCATO DEL LAVORO NEL SETTORE DEI TRASPORTI NAZIONALE - PAGINA 43 FOCUS CONFSAL - PAGINA 49
 - LE CRITICITÀ ED I FABBISOGNI STRUTTURALI DEL SISTEMA DEI TRASPORTI ITALIANO E QUELLI EMERGENTI POST COVID-19- PAGINA 51
 - LA PROPOSTA CONFSAL PAGINA 65

 CONCLUSIONI PAGINA 75

La pianificazione e la programmazione dei trasporti a livello europeo: stato dell'arte e sviluppi futuri

LE TEN-T ATTUALI E LE PROSPETTIVE FUTURE

La politica dei trasporti dell'Unione Europea, disciplinata dal Titolo VI (articoli da 90 a 100) e dal Titolo XVI (relativamente alle reti transeuropee) del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, mira a garantire una mobilità efficiente, sicura e libera delle persone e delle merci in tutta l'Unione, attraverso la creazione di una rete integrata di infrastrutture e servizi di trasporto per le diverse modalità (strada, ferro, mare, vie navigabili interne, aereo), nell'ottica della sostenibilità ambientale, del rispetto dei diritti dei passeggeri e di incremento della coesione territoriale tra i diversi Stati e regioni europee.

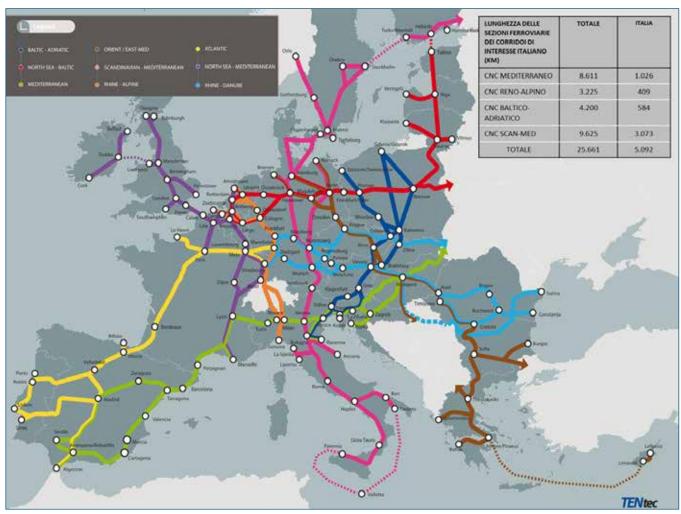
Con il Trattato di Maastricht del 1992 vengono gettate le basi della futura politica comune dei trasporti in ambito comunitario e viene posto come obiettivo centrale lo sviluppo di una rete comune in materia di trasporti tra gli Stati Membri, dando avvio all'implementazione delle reti di trasporti transeuropee nell'ambito dei trasporti, al fine di favorire l'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali e la loro interoperabilità.

Il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 Dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, sulla scorta degli obiettivi contenuti nel Libro Bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" del 2011, ha aggiornato da ultimo lo sviluppo delle reti TEN-T, pianificando una rete trasportistica multimodale ed integrata a "doppio strato": una rete globale (comprehensive), da completare

entro il 2050 e che svolge una prevalente funzione di coesione territoriale all'interno dei singoli Stati Membri, ed una rete centrale (core), di maggior rilevanza strategica per il mercato interno UE, da completare entro il 2030, a cui è affidato il compito di collegare i 27 Paesi dell'Unione e, questi, ai Paesi confinanti.

Per quanto concerne il territorio nazionale, i nodi "core" sono i seguenti:

- Nove nodi urbani della rete centrale: Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia, Palermo;
- Quattordici porti marittimi della rete centrale: Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste, Venezia, corrispondenti sostanzialmente alle sedi delle Autorità di Sistema portuale istituite con D.Lgs. 169/2016 con l'anomala eccezione di Civitavecchia;
- Cinque porti fluviali della rete centrale: Cremona,
 Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia



Mappa dei 9 corridoi della rete centrale TEN-T. Fonte: Commissione Europea DG Move

- Undici aeroporti della rete centrale: Milano-Linate, Milano-Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo – Orio al Serio, Bologna – Borgo Panigale, Cagliari – Elmas, Genova – Sestri, Napoli – Capodichino, Palermo – Punta Raisi, Torino – Caselle, Venezia – Tessera
- Quindici interporti della rete centrale: Jesi (Ancona),
 Marcianise (Napoli), Nola, Bologna, Cervignano, Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guasticce (Livorno), Padova, Verona.

Al fine di promuovere il completamento della rete centrale, ai sensi degli artt. 42 e 43 del Regolamento (UE) n. 1315/2013 e della parte I dell'Allegato I al Regolamento (UE) n. 1316/2013, sono stati istituiti i **corridoi della rete centrale** (*Core Network Corridors - CNC*), di natura transnazionale e multimodale.

I corridoi multimodali, pertanto, sono costituiti dalle principali infrastrutture di trasporto lineari (strade, ferrovie e, in un certo senso anche i collegamenti marittimi) che collegano i principali nodi (porti marittimi e fluviali, aeroporti, interporti e nodi urbani), garantendo accessibilità e realizzando, ove necessario, i collegamenti mancanti, la rimozione dei colli di bottiglia esistenti e le connessioni transfrontaliere, con l'intento di garantire standard funzionali e prestazionali comuni quali, a titolo esemplificativo, la completa elettrificazione delle linee, la piena implementazione del sistema di gestione del traffico ferroviario ERTMS (European Rail Traffic Management System) ed il rispetto di standard su carico assiale, sagoma, velocità e lunghezza dei treni per il comparto ferroviario ovvero, in ambito autostradale, la creazione di aree di parcheggio e di sosta "sicure" ogni 100 km, la capacità di garantire punti di rifornimento per combustibili alternativi e lo sviluppo di tecnologie intelligenti ed applicazioni telematiche (ITS - Intelligent Transport System).

Quattro dei nove corridoi della rete centrale attraversano l'Italia e sono:

 il Corridoio Baltico-Adriatico: collega il Mar Baltico al Mare Adriatico e si estende dai porti polacchi di Gdansk e Gdynia e da Szczecin e da Swinoujscie e, passando attraverso la Repubblica Ceca o la Slovacchia e l'Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria e i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna. I progetti principali sono la galleria di base del Semmering e la linea ferroviaria del Koralm (Graz-Klagenfurt)





Mappa dei 4 corridoi della rete centrale TEN-T in Italia. Fonte: Commissione Europea DG Move

in Austria e le sezioni transfrontaliere tra Polonia, Repubblica Ceca e Slovacchia. Tra i principali interventi su territorio nazionale vi rientrano l'adeguamento della tratta ferroviaria Udine-Cervignano-Trieste nonché quello della tratta transfrontaliera Trieste-Divaccia ma anche soluzioni di sviluppo del sistema portuale dell'Alto Adriatico.

- il Corridoio Mediterraneo: collega i porti di Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona nella Penisola iberica, con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia, l'Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia. I progetti principali del corridoio sono le linee ferroviarie a scartamento standard UIC in Spagna, la galleria ferroviaria Torino-Lione e la sezione Venezia - Lubiana.
- il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo: asse nord-sud che dal Mar Baltico, passando attraverso la Germania, le Alpi e l'Italia, collega i principali centri urbani e porti della Scandinavia e della Germania settentrionale

all'Italia e quindi a La Valletta. Tale corridoio multimodale, da completare con urgenza, ricomprende tra gli altri i seguenti principali progetti: il collegamento del Fehmarnbelt, la Galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso, la realizzazione della linea Napoli-Bari, l'upgrading delle linee Verona-Bologna, Bologna-Ancona, Napoli-Reggio Calabria, il collegamento stabile sullo Stretto, e la Messina-Catania-Augusta/Palermo. Sul fronte portuale e della navigazione marittima, tra i principali interventi si evidenziano quelli volti allo sviluppo delle piattaforme multimodali dei porti di Ancona, Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro, La Spezia e Livorno.

- il Corridoio Reno-Alpi: collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il Mar Mediterraneo a Genova, attraversando la Svizzera. È un corridoio multimodale che include il Reno come via navigabile interna. I principali progetti sono le gallerie di base in Svizzera, in parte già completate, e le loro vie di accesso in Germania e in Italia, il "Terzo Valico dei Giovi", interventi lungo la linea ferroviaria Genova-Milano/ Novara-confine svizzero ed interventi sul porto di Genova.

I nove Corridoi della rete centrale sono composti, oltre che dalle sezioni pre-identificate ed individuate nel sopra citato Allegato I del Regolamento UE n. 1316/2013, da quattro **priorità cosiddette "orizzontali"**, che riguardano il programma Cielo Unico (Single Sky – SESAR), le applicazioni telematiche ITS, ERTMS, RIS, VTMIS, le Autostrade del Mare (MoS) ed, infine, i progetti di innovazione tecnologica.

In termini di prospettive di sviluppo della pianificazione dei trasporti di matrice europea, riguardanti quindi sia il quadro delle reti di trasporto trans-europee che i correlati strumenti dei corridoi della rete centrale, appare rilevante ricordare due processi paralleli attualmente in corso che vedono il coinvolgimento della Commissione Europea, degli Stati membri e dei diversi stakeholders del comparto.

I processi in corso riguardano principalmente la futura revisione della rete TEN-T (da ricordare che è in atto altresì l'estensione delle TEN-T nei paesi in pre-accesso dei Balcani occidentali e nei paesi facenti parte del Partenariato orientale nel quadro della politica eu-





Ipotesi di estensione del corridoio Baltico adriatico lungo l'asse Ancona-Bari

ropea di vicinato) **ed il nuovo allineamento dei corridoi della rete centrale**.

Sul primo punto, anche sotto la spinta dell'uscita del Regno Unito dall'Unione europea, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno convenuto che la revisione degli orientamenti TEN-T fosse anticipata al 2021 anziché al 2023, come previsto dal Regolamento UE n. 1315/2013¹. La proposta di revisione dovrebbe essere emanata entro giugno 2021 con la previsione comunque che il nuovo assetto della rete entri in vigore nel 2023. Il processo, esattamente come avvenuto nel 2013, dovrebbe prevedere la ridefinizione, l'inclusione o l'esclusione di sezioni e nodi sia sulla rete core che comprehensive, delineando la nuova programmazione decennale in materia di infrastrutture di trasporto in Europa.

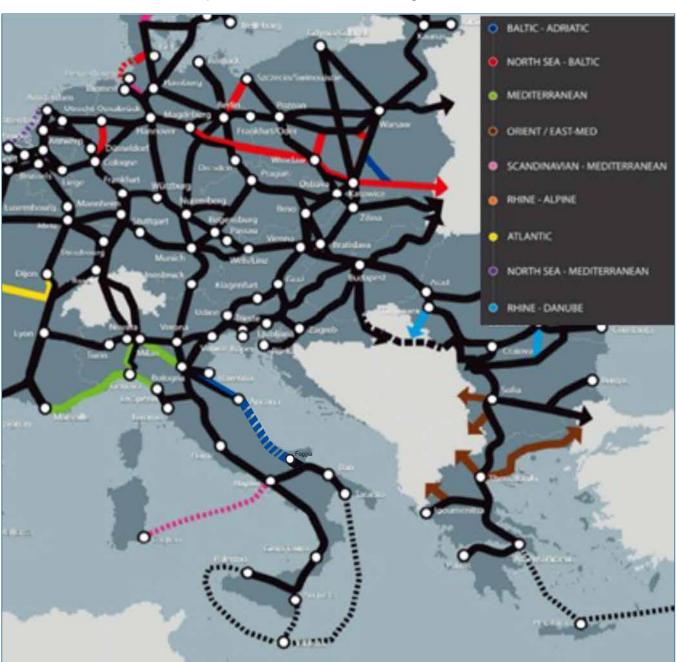
Le assunzioni di base del nuovo processo di revisione dovrebbero essere l'invarianza della metodologia

¹ Che statuisce all'art. 54 comma 1 che «entro il 31 dicembre 2023 la Commissione, se del caso previa consultazione degli Stati membri e con l'assistenza dei coordinatori europei, procede a un riesame della realizzazione della rete centrale»

di pianificazione e di individuazione delle sezioni e dei nodi core e comprehensive rispetto a quella del 2013, l'orizzonte temporale per il completamento della rete rimarrà invariato (2030 per la rete Centrale, 2050 per la rete Globale) mentre un aspetto fondamentale a cui verrà dato peso nel processo di revisione della rete riguarderà il generale miglioramento della qualità delle TEN-T, individuate quale strumento per il conseguimento degli obiettivi della politica dei trasporti alla luce del varo del Green Deal europeo. Rimarranno invariati anche gli obiettivi e le priorità relative al completamento dei corridoi multimodali, la realizzazione dei collegamenti mancanti, il miglioramento del grado di interoperabilità modale tra i sistemi dei diversi paesi, l'accento sulle

infrastrutture transfrontaliere, la risoluzione dei colli di bottiglia esistenti in corrispondenza dei principali nodi urbani, il focus sulla digitalizzazione, nuove tecnologie e sostenibilità ambientale nei trasporti.

Per quanto riguarda l'Italia, appare necessario allineare il più possibile la pianificazione nazionale dei principali assi trasportistici inquadrata nello SNIT (Sistema nazionale delle infrastrutture di trasporto) di primo e secondo livello con quella europea architettata sulla revisione della rete TEN-T e sui Corridoi della rete centrale. In tal senso, coerentemente con le istanze preliminari condotte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si conviene nell'includere nella nuova rete TEN-T le seguenti sezioni e nodi:



Ipotesi di estensione del corridoio Baltico adriatico lungo l'asse Ancona-Bari

- Prolungare il corridoio Baltico-Adriatico lungo l'intera dorsale adriatica, con particolare riferimento alla sezione "Ancona-Foggia" essendo nodo sia per la modalità ferroviaria che quella stradale;
- Includere il Porto di Civitavecchia quale porto della rete centrale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, in funzione della propria rilevanza quale scalo merci e passeggeri della città metropolitana di Roma;
- Il riconoscimento delle Autorità di Sistema portuali come cluster marittimi di rango core, tenuto conto del fatto che la riforma portuale del 2016 e 2017 ha determinato l'aggregazione degli scali dal punto di vista della governance, degli aspetti operativi e di bilancio, per cui ogni scalo della AdSP risponderebbe alle disposizioni contenute in "The planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T)" della Commissione Europea COM(2013) 940, che riporta: "Seaports which are immediate neighboursneighbors and together fulfill the volume threshold, even if individually they would not, may be considered as a cluster, if they have common hinterland connections, except for the "last mile", or if they cooperate closely, e.g. under common management, or supplement each other in function";
- Sempre in ambito portuale, ed in considerazione della costituenda rete TEN-T nei paesi dei Balcani occidentali, l'istituzione di connessioni marittime (come quelle tra Taranto/La Valletta-Palermo) da/per i porti di Ancona e quelli pugliesi verso i nodi core dell'Albania e della Croazia al fine di integrare l'estensione del corridoio Baltico-Adriatico lato Italia con il versante orientale del Mar Adriatico e Ionio;
- Il riconoscimento della città metropolitana di Firenze, quale nodo urbano Core lungo il corridoio Scandinavo Mediterraneo, nonché quale nodo aeroportuale core "in funzione di un bacino di utenza che comprende un'area popolosa e ad alta attrattività turistica";
- L'integrazione, oltre a Firenze, degli scali aeroportuali di Bari, Catania, Lamezia Terme e Pisa nella rete centrale aeroportuale. Risulta contradditoria la situazione dello scalo aereo di Foggia, inquadrato come nodo TEN-T e non ricompreso nel piano nazionale de-

gli aeroporti nonostante la vasta catchment area servita, comprendente anche il vicino polo turistico multisettoriale oggi poco o nulla servito, dati i 120, 160 e 170 km di distanza degli aeroporti più prossimi.

Il secondo aspetto di rilevante interesse in merito allo sviluppo della pianificazione europea riguarda la revisione dell'Annex I, parte I e parte II del Regolamento EU n. 1316/2013 che istituisce il MCE o CEF, nel quadro della proposta del nuovo Regolamento per il periodo 2021-2027, le cui modifiche ed integrazioni degli Stati membri risultano allo stato attuale già accolti, sebbene l'adozione non sia stata ancora ufficializzata ed è attesa entro la fine del 2020.

In sintesi, l'esercizio consiste nell'integrazione, modifica ed aggiornamento dell'allineamento dei corridoi della rete centrale e delle "pre-identified sections" e "pre-identified projects" dei corridoi della rete centrale, evidenziati nell'originario Regolamento EU n. 1316/2013 nonché della lista dei "pre-identified cross-border links on the comprehensive network", al fine di garantire una migliore connettività dei nodi logistici, di procedere verso l'allineamento dei tracciati tra TEN-T e Rail Freight Corridors ed aggiornare la dimensione transfrontaliera di alcune sezioni e progetti specifici. Nella figura che segue vengono rappresentate le modifiche evidenziate in colore per i rispettivi "core network corridors3" e specificatamente sul territorio nazionale sono state accolte le seguenti modifiche ai tracciati:

- Per il Corridoio Mediterraneo: l'inclusione sia della sezione Core "Nizza-Ventimiglia" come sezione ferroviaria transfrontaliera e sia della sezione multimodale "Genova-La Spezia"; l'inclusione della sezione multimodale "Bologna-Milano", delle sezioni transfrontaliere delle tratte di accesso alla Torino Lione e il prolungamento della tratta transfrontaliera ferroviaria "Trieste – Divaccia" verso ovest fino al nodo di Venezia, in sovrapposizione con il Corridoio Baltico-Adriatico;
- Per il Corridoio Scandinavo Mediterraneo: sono state definite le tratte di accesso alla galleria di base del Brennero quali sezioni transfrontaliere ed incluso il porto core di Cagliari nel tracciato del Corridoio;
- **Per il Corridoio Baltico Adriatico**: l'allungamento sino al porto core di Ancona.

² Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, CNIT 2019;

² minister of determination (European Parliament legislative resolution of 17 April 2019 on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014 (COM/2018)0438 – C8-0255/2018-2018/0228(CODI)

STATO DELL'ARTE E PROSPETTIVE DEI PRINCIPALI STUMENTI DI FINANZIAMENTO EUROPEI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Il programma di cofinanziamento CEF-T

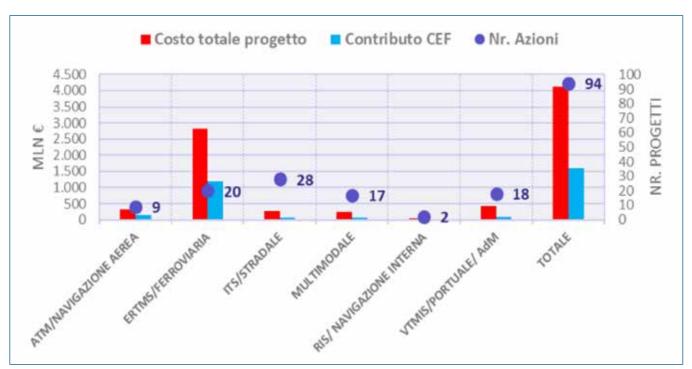
A completamento del quadro pianificatorio delle reti TEN-T sopra esposto, è utile ricordare che con il Regolamento (UE) n. 1316/2013 è stato istituito il meccanismo finanziario finalizzato a collegare l'Europa, denominato "Connecting Europe Facility (CEF)" o "Meccanismo per Collegare l'Europa (MCE)", teso a co-finanziare gli studi, la progettazione e la realizzazione di interventi infrastrutturali di interesse comune nei settori dei trasporti sia lato passeggeri che merci (una delle componenti finanziabili dal CEF, in aggiunta ai progetti in materia di telecomunicazioni ed energia) lungo la rete TEN-T. Il programma di finanziamento è di natura diretta, ovverosia gestito direttamente dalla Commissione Europea DG Move e nella fattispecie da un'agenzia esecutiva (INEA) e, a differenza dei fondi a gestione indiretta, quali i Fondi di investimento europei (ad esempio il Programma operativo nazionale

Infrastrutture e Reti 2014-2020), i bandi di selezione e la valutazione delle proposte progettuali sono posti in essere direttamente da Bruxelles ed aperti alla partecipazione di tutti i soggetti europei.

Per il periodo di programmazione 2014-2020 il budget CEF segmento Trasporti ha stanziato 24,05 miliardi di euro (di cui 11,31 miliardi ai paesi europei in coesione), e dei quali a fine 2019/inizio 2020 risultano allocati 22,1 miliardi di euro a livello europeo.

Lato Italia, sono stati cofinanziati 94 progetti per un contributo di 1,57 miliardi di euro su investimenti di circa 4,12 miliardi di euro, tra cui si segnalano alcuni interventi del Tunnel di base del Brennero e della sezione transfrontaliera della linea ferroviaria Torino-Lione, l'implementazione del sistema ERTMS in alcune sezioni nazionali dei corridoi TEN-T, iniziative di ITS e C-ITS su tratte autostradali, progetti di realizzazione di stazioni di ricarica elettriche e di rifornimento di carburanti alternativi lungo assi stradali e autostradali nonché interventi di potenziamento dell'accessibilità marittima (Ravenna Port Hub) e di miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria (Trieste Rail Port) e delle connessioni di ultimo miglio (Palermo INTERFACE) negli scali portuali nazionali.

Risultano attualmente in fase di sottoscrizione dei rispettivi contratti di finanziamento (Grant Agreements) ulteriori 11 proposte che prevedono il coinvolgimento di beneficiari italiani in materia di sviluppo di infrastruttu-



Costo totale, contributo CEF e numero progetti approvati per priorità con beneficiari italiani periodo 2014-dicembre 2019. Fonte: INEA e MIT

re per carburanti alternativi e studi di soluzioni di cold ironing nei porti, collegamenti transfrontalieri, accessibilità portuali, connessioni intermodali per gli aeroporti, sviluppo di aree di sosta sicure, servizi C-ITS, sviluppo di sistemi di trasporto integrati nei nodi urbani, sistemi ATM per il Cielo Unico europeo.

In termini di prospettive per il prossimo periodo di programmazione 2021-2027, da giugno 2018 è in corso il processo di negoziato sulla nuova proposta di Regolamento CEF nell'ambito del più ampio negoziato sul Quadro Finanziario dell'Unione Europea su cui, da ultimo, le conclusioni del Consiglio europeo di luglio 2020 hanno ridimensionato la dotazione finanziaria del programma. L'importo totale dello strumento sezione Trasporti sembrerebbe subire un calo rispetto al periodo 2014-2020 (21,38 miliardi di euro nel settennato 2021-2027 inclusa la Mobilità Militare) e verrebbe posta maggiore enfasi agli investimenti in decarbonizzazione, digitalizzazione, integrazione dei settori dei trasporti, dell'energia e del digitale al fine di conseguire gli obiettivi climatici dell'UE, destinando a tali priorità il 40% delle risorse mentre il restante 60% sarebbe allocato per adeguamenti infrastrutturali ordinari, in linea con gli orientamenti del Green Deal⁴ europeo varato a fine 2019.

Tra le altre novità, se la proposta dovesse rimanere invariata nel prosieguo dell'iter legislativo, vi sono le percentuali di cofinanziamento dei progetti candidabili ed una nuova priorità:

- L'innalzamento, dal 20% al 30%, del cofinanziamento nei lavori su infrastrutture ferroviarie e reti stradali, vie navigabili interne, piattaforme logistiche e multimodali e su progetti di riduzione rumore ferroviario;
- L'innalzamento fino al 50% del contributo nei lavori sui collegamenti transfrontalieri (innalzabile di un ulteriore 5%) e delle tratte di accesso a tali collegamenti, sui progetti in materia di applicazioni telematiche, innovazione tecnologica e di incremento della sicurezza e sull'adattamento delle infrastrutture da trasporto alle frontiere esterne della UE a fini doganali;
- Viene proposta l'introduzione di un capitolo di finanziamento relativo alla "Mobilità Militare" (e che potrebbe interessare ad esempio scali portuali quali quelli di La Spezia e Taranto), con una dotazione stimata di 1,6 miliardi di euro circa, che prevede il cofinanziamento

di alcuni interventi pre-identificati su nodi e sezioni di interesse delle TEN-T, al fine di garantire una funzione duale agli stessi, sia civile che militare, per una migliore circolazione di mezzi e truppe militari.

Next Generation EU e la politica di coesione

Senza velleità di elencare tutti gli strumenti ed i programmi di cofinanziamento europei in ambito trasporti bensì i più rilevanti, anche considerato che gli importi e le modalità di allocazione risultano allo stadio attuale in negoziazione, assumono particolare rilevanza le decisioni del Consiglio europeo del 21 luglio 20205, cui seguiranno ora i negoziati con il Parlamento europeo, in cui i leader dell'Unione Europea hanno concordato un piano per la ripresa (Recovery Plan) e la proposta del quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027, tenuto conto dell'esigenza di rilanciare la ripresa e di proteggere e creare nuova occupazione in Europa. Ogni paese, a tal fine, dovrà presentare il proprio piano nazionale di ripresa e resilienza 2021-2023, all'approvazione del quale è subordinata l'erogazione delle risorse previste dal programma Next Generation EU.

In sintesi, è stato concordato un pacchetto composto dal bilancio pluriennale UE dal 2021 al 2027 (con un volume di 1.074 miliardi di euro) e dal Recovery Plan (750 miliardi di euro) denominato Next Generation EU.

Dei 750 miliardi di euro (prezzi al 2018) previsti da Next Generation EU, il cui finanziamento potrà essere effettuato dalla Commissione Europea attraverso l'emissione di titoli comuni sui mercati finanziari garantiti dagli Stati membri, 390 miliardi verranno erogati sotto forma di sovvenzioni mentre 360 miliardi di euro verranno distribuiti sotto forma di prestiti. Dalle stime del governo italiano, il nostro paese dovrebbe ottenere 81 miliardi in sovvenzioni e 127 miliardi in crediti.

Gli importi a titolo di Next Generation EU saranno erogati tramite sette programmi, secondo l'articolazione che segue, in cui il primo programma ed InvestEU riguarderanno quota parte il settore trasporti:

Dispositivo per la ripresa e la resilienza: 672,5 miliardi di euro (di cui prestiti per 360 miliardi di euro e sovvenzioni per 312,5 miliardi di euro). Per le sovvenzioni, il 70% sarà impegnato negli anni 2021 e 2022 mentre il

⁴ 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 - The European Green Deal COM/2019/640 final

⁵ European Council conclusions, 17-21 July 2020 CO EUR 8 CONCL 4

restante 30% sarà interamente impegnato entro la fine del 2023. Gli Stati Membri in tal caso dovranno preparare dei piani nazionali per la ripresa e resilienza, che dovranno essere approvati dal Consiglio, in cui sarà definito il programma di riforme e investimenti per il periodo 2021-2023.

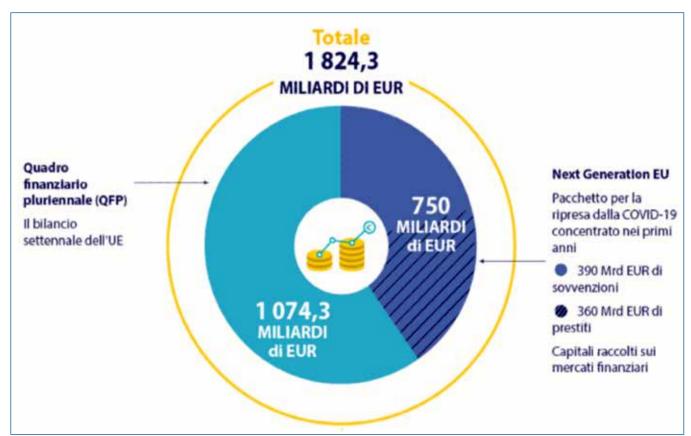
- REACT-EU: 47,5 miliardi di euro
- Orizzonte Europa: 5 miliardi di euro
- InvestEU: 5,6 miliardi di euro. Sulla scorta dell'esperienza delle "Blending Operations" e del FEIS (Piano Junker) si prevede l'istituzione dello strumento InvestEU per mobilitare investimenti pubblici e privati utilizzando garanzie del bilancio dell'UE. I progetti InvestEU devono rimediare ai fallimenti del mercato o alle carenze di investimenti ed essere economicamente sostenibili; hanno bisogno del sostegno dell'UE per poter decollare; devono produrre un effetto moltiplicatore e, ove possibile, attirare investimenti privati; devono contribuire a realizzare gli obiettivi delle politiche dell'UE. Tra le aree finanziabili vi rientrano: infrastrutture sostenibili; ricerca, innovazione e digitalizzazione; piccole e medie imprese; investimenti sociali e competenze.
- Sviluppo rurale: 7,5 miliardi di euro

- Fondo per una transizione giusta: 10 miliardi di euro
- RescEU: 1,9 miliardi di euro

Gli impegni giuridici saranno contratti entro il 31 dicembre 2023 e i relativi pagamenti saranno effettuati entro il 31 dicembre 2026.

Altrettanto rilevante per il settore dei trasporti, ed in particolar modo per le risorse che potranno essere destinate ad investimenti nel Mezzogiorno, è la discussione in atto che riguarda i fondi da destinare alla politica di coesione e quindi ai connessi programmi di finanziamento. Questi ultimi, che ricadono sotto il nome di fondi strutturali di investimento (il Fondo europeo di sviluppo regionale - FESR, il Fondo sociale europeo - FSE e il Fondo di coesione), a loro volta alimentano i Programmi operativi nazionali (ad esempio il PON Infrastrutture e Reti), i programmi operativi regionali ed i programmi di Cooperazione territoriale europea.

Nelle more della conclusione dell'iter legislativo relativamente al nuovo quadro finanziario 2021-2027 dell'Unione Europea, l'Italia dovrebbe vedere passare da 36,2 a 38 miliardi di euro le proprie dotazioni sulla politica di Coesione⁶ a cui si affiancheranno le risorse dell'iniziativa REACT-EU vista sopra, e sulla base delle negoziazioni



Proposta di ripartizione delle risorse del bilancio dell'Unione Europea 2021-2027 e Next generation EU. Fonte: Commissione Europea

⁶ Informativa alle Camere del Presidente del Consiglio all'esito del Consiglio Europeo del 17-21 luglio 2020 Mercoledì, 22 Luglio 2020

avviate sin dal 2019 in vista della sottoscrizione dell'Accordo di partenariato e dei singoli Programmi operativi, le principali novità appaiono essere la riorganizzazione degli obiettivi tematici, che da **11** vengono ridotti a **5** come segue:

- **Un'Europa più intelligente**, che riunisce i temi dell'innovazione, della digitalizzazione, della trasformazione economica e del sostegno alle PMI
- Un'Europa più verde e meno dipendente dalle fonti fossili, collegato all'attuazione dell'Accordo di Parigi e agli investimenti per la transizione energetica e il contrasto ai cambiamenti climatici;
- Un'Europa più connessa, relativo agli investimenti nelle reti strategiche digitali e nei trasporti;
- **Un'Europa più sociale**, che sostiene l'attuazione del Pilastro europeo dei diritti sociali e gli investimenti per la formazione, l'occupazione, l'accesso alla sanità, ecc;
- **Un'Europa più vicina ai cittadini**, a supporto delle strategie sviluppate a livello locale e dell'agenda urbana.

Ad esito dei confronti partenariali, e più specificatamente per quanto concerne l'obiettivo 3 "Europa connessa", il documento di sintesi individua nel pilastro tematico "connettività fisica" assicurata dai sistemi di trasporto i seguenti obiettivi e linee prioritarie specifiche⁷:

- OS 3.2 "Sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile" e OS 3.3 "Sviluppare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera" con priorità agli interventi di:
 - ° completamento della rete trans-europea ferroviaria (in particolare sulle direttrici AV/AC Napoli-Bari e Palermo-Messina-Catania) ed i relativi sistemi tecnologici, con l'obiettivo di generalizzare l'adozione del sistema ERTMS;
 - ° miglioramento delle connessioni finali (di "ultimo miglio") verso i nodi trasportistici e logistici, anche tenuto conto delle esigenze logistiche e dei piani di

- insediamento industriale che deriveranno dall'implementazione delle ALI e delle ZES nel Mezzogiorno;
- ° sostegno della multi-modalità (in particolare nei collegamenti ferrovia porti per le merci; e ferrovia/ TPL/aeroporti per i passeggeri) nonché a livello locale e/o regionale, il potenziamento e il miglioramento del reticolo ferroviario soprattutto in termini di velocizzazione e messa in sicurezza e il rinnovo del parco circolante su ferro;
- ° elettrificazione e rimozione delle interferenze (passaggi a livello) con la viabilità ordinaria delle ferrovie regionali;
- ° migliore accessibilità ai centri urbani attraverso piattaforme che aumentino l'intermodalità e la sostenibilità degli spostamenti (velostazioni, mobilità condivisa in forma di car e bike sharing, punti di ricarica elettrica);
- ° Aumento della resilienza del sistema delle infrastrutture di trasporto con focus su interventi di riqualificazione e messa in sicurezza delle reti;
- ° diffusione degli Intelligent Transport Systems (ITS).
- OS 3.4 "Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile" con priorità sulle seguenti azioni:
 - ° potenziamento dell'offerta di TPL, in termini sia di dotazione infrastrutturale, sia di consistenza e di adeguatezza prestazionale delle flotte su ferro e su gomma e in ambito metropolitano e regionale (metropolitane, tranvie, convogli ferroviari);
 - ° rafforzamento e ammodernamento dei nodi di interscambio (es. parcheggi scambiatori);
 - ° sostegno a modalità innovative di logistica urbana;
 - ° promozione di infrastrutture per la "mobilità dolce" (come piste ciclabili e percorsi pedonali), di servizi per la mobilità condivisa e di forme di "mobilità a zero emissioni", sostenendo la creazione di una rete di ricarica per veicoli elettrici in ambito urbano e metropolitano;
 - ° aumento della disponibilità di servizi attraverso la diffusione di Intelligent Transport Systems (ITS) per un TPL più accessibile ed "intelligente".

⁷ Programmazione della politica di coesione 2021-2027 Tavolo 3 "Un'Europa più connessa" Sintesi degli esiti del confronto partenariale, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per le politiche di coesione

FOCUS CONFSAL

- La CONFSAL ritiene necessario, con l'occasione dell'esercizio di revisione delle reti TEN-T europee, allineare la pianificazione europea a quella nazionale dello SNIT, includendovi nodi (ad esempio il porto di Civitavecchia, gli aeroporti di Firenze, Bari, Catania, Lamezia Terme e Pisa per la rete TEN-T Core e quello di Foggia per la rete TEN-T Comprehensive nel piano nazionale degli aeroporti per la prevalente funzione di rispetto delle politiche di coesione territoriale all'interno dei singoli Stati Membri nonché delle normative vigenti in tema di infrastrutture puntuali) e direttrici (in primis la dorsale ferroviaria e stradale adriatica con il prolungamento da Ancona fino a Foggia) nella rete TEN-T Core ad oggi mancanti, al fine sia di garantire la piena integrazione trasportistica di tali infrastrutture nel più ampio contesto europeo sia l'opportunità di usufruire dei programmi di finanziamento dedicati (es. CEF-T), così fornendo utile completamento anche del corridoio Baltico-Adriatico:
- Nell'ambito della discussione relativa allo strumento CEF per il periodo di programmazione 2021-2017, la CONFSAL sostiene l'importante azione promossa dal MIT tesa a rendere eleggibili le azioni volte ad accrescere la resilienza delle infrastrutture di trasporto intesa in un senso più largo rispetto al mero adattamento al cambiamento climatico e ai disastri naturali, anche al fine di potenziare le opportunità di finanziamento per la sicurezza, il monitoraggio e la manutenzione straordinaria delle reti e infrastrutture puntuali con particolare riferimento anche a quelle con

- funzioni di protezione civile. Dalle Conclusion del Consiglio straordinario di luglio 2020 risulta tuttavia fortemente diminuito lo stanziamento d budget dello strumento CEF-T, su cui si richiede d ripristinare i valori globali di inizio negoziazione
- La CONFSAL ritiene meritevole, in termini di risorse assegnabili all'Italia, l'azione svolta dai competenti organi istituzionali in merito all'accordo sul programma Next Generation EU. Particolare attenzione deve essere tuttavia posta sui contenuti del redigendo piano nazionale di investimenti, con un chiaro e trasparente processo di ascolto degli attori e delle parti sociali coinvolte rispettando la destinazione territoriale, nella ripartizione complessiva delle risorse economiche da impiegare nella progettualità nei singoli settori di intervento per il Recovery Fund, secondo i tre criteri della popolazione, l'inverso del PIL procapite e la media del tasso di disoccupazione degli ultimi cinque anni. A tal riguardo si chiede l'istituzione di un tavolo con il governo e la partecipazione, insieme alle altri parti sociali presenti al CNEL, per rivedere il piano degli interventi di #Italiaveloce e per il Recovery Fund.
- Appaiono condivisibili gli obiettivi generali e specifici in materia di trasporti delineati nelle prime negoziazioni dei fondi SIE che alimentano importanti programmi di finanziamento, in primis per il Mezzogiorno d'Italia. A prescindere dalle risorse assegnate, le criticità urgenti da affrontare in tale ambito riguardano la capacità di progettazione e di spesa delle pubbliche amministrazioni coinvolte.



La pianificazione e la programmazione dei trasporti a livello nazionale dal 2016

LA PIANIFICAZIONE TRASPORTISTICA DAL 2016 AL 2019

A partire dal 2016 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato una nuova stagione di politiche infrastrutturali focalizzata sulla volontà di porre nuova centralità sulla pianificazione strategica trasportistica superando in maniera formale e sostanziale le procedure e le regole varate con la Legge Obiettivo (L. 433/2001).

In sintesi, si sono gettate le basi per un processo organico di pianificazione e programmazione infrastrutturale che, partendo dagli strumenti quantitativi di valutazione della domanda di mobilità e della



stima di utilizzo delle infrastrutture (anche attraverso l'aggiornamento del SIMPT in dotazione al Ministero), dall'analisi dei trend in atto e dei possibili scenari futuri, conducesse all'individuazione delle infrastrutture rispondenti alle strategie definite, con un occhio di riguardo anche all'efficientamento ed alla razionalizzazione della spesa pubblica.

Nelle more dell'adozione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), la cui ultima versione rimane ancora quella del 2001, e del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP), previsto dal D.Lgs n. 288/2011 e non ancora attuato, entrambi disciplinati nel nuovo Codice degli Appalti (D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii) quali strumenti di indirizzo per la pianificazione e la programmazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del paese, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha definito annualmente, nell'allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, gli obiettivi, gli interventi ed i programmi infrastrutturali prioritari a partire dal 2016, incardinati nella strategia denominata "Connettere l'Italia".

Già nel 2016, infatti, l'Allegato Infrastrutture elabora la vision del sistema dei trasporti nazionale legandola ad obiettivi e strategie per implementarla, avviando il primo passo di un processo di pianificazione, programmazione e progettazione delle opere pubbliche imperniato su cardini innovativi rispetto al quindicennio precedente, tra le quali si citano: la revisione progettuale (project review e project optimization) delle opere; le misure, anche di carattere finanziario, per la mobilità sostenibile e per lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido in massa nei contesti urbani; la ritrovata centralità del ruolo dei porti e della logistica, iniziato nel 2015 con l'approvazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e che ha condotto, tra le altre, alla riforma della governance portuale D.lgs. 169/2016 e suo correttivo D.lgs. 232/2017; le misure finalizzate alla "cura del ferro", tra cui i sistemi di incentivazione per il trasporto ferroviario, l'aggiornamento del contratto di programma con RFI ed il relativo Deployment Plan; lo sviluppo del sistema aeroportuale e delle relative connessioni intermodali a favore sia del trasporto passeggeri che del trasporto cargo.

L'anno seguente, il nuovo Allegato Infrastrutture al DEF 2017, partendo dalle importanti premesse del piano precedente, ha approfondito i fabbisogni e i progetti infrastrutturali a livello nazionale, settando l'orizzonte temporale al 2030, mantenuto negli allegati successivi. Elemento di rilevanza del documento è l'aggiornamento del nuovo Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), che rappresenta l'offerta infrastrutturale primaria del sistema di mobilità nazionale, passeggeri e merci. I criteri per l'individuazione delle principali direttrici sono stati specifici per modalità di trasporto e hanno portato all'individuazione di due livelli gerarchici dello SNIT, primo e secondo livello, anche sulla scorta del doppio layer di pianificazione europeo TEN-T visto in precedenza.

INFRASTRUTTURE	SNIT 1° LIVELLO	SNIT 2° LIVELLO
Ferrovie	Rete SNIT 2001 (solo direttrici lunga percorrenza attualmente in esercizio per passeggeri e/o merci) + rete TEN-T (Core e Comprehensive) + ulteriori assi di accessibilità ultimo miglio a porti, aeroporti	Tutte le restanti tratte ferroviarie
Strade e autostrade	Rete nazionale di base, corrispondente alla rete autostradale SNIT 2001 (solo assi attualmente in esercizio) + rete TEN-T (Core e Comprehensive) + ulteriori assi di accessibilità a porti, aeroporti, poli turistici e distretti industriali.	Tutte le restanti strade di competenza statale
Città metropolitane	14 città metropolitane individuate dalla L.56/2014	
Porti	16 Autorità di Sistema Portuale, che includono i 58 Porti di rilevanza nazionale individuati dal D.Lgs. 169/2016	
Aeroporti	16 aeroporti strategici, già nodi della rete TEN-T Core	Restanti 22 infrastrutture di rilevanza nazionale identificate nel Piano Nazionale Aeroporti
	Fonte: Allegato Infrastrutture al DEF 2017 e 2	020

Proprio grazie ad una analisi dei fabbisogni infrastrutturali sono stati caratterizzati i deficit di capacità e prestazionali della rete nazionale. La risposta a questi deficit è stata l'individuazione di oltre 100 tra interventi (progetti puntuali) e programmi (vengono così definite le azioni ed interventi diffusi sulla rete) infrastrutturali sulla rete SNIT di primo livello, classificati nella seguente maniera:

- Progetti invarianti: opere in corso o con obbligazione giuridiche vincolanti o ritenuti elementi fondamentali per il futuro sviluppo infrastrutturale;
- Project Review: progetti rilevanti ma per i quali è necessaria una revisione progettuale finalizzata alla ottimizzazione di tempi e costi;
- Progetti di fattibilità e valutazione ex ante: interventi sui quali è necessario un ulteriore approfondimento e studio, viene richiesta una progettazione di fattibilità con il fine di valutare il possibile inserimento, o meno, dell'intervento nei successivi atti di programmazione nazionale previa verifica di fattibilità tecnica, economica, sociale ed ambientale.

I programmi/interventi così classificati rispondevano per ciascuna modalità di trasporto a strategie ben definite, quali a titolo esemplificativo:

- Per il trasporto ferroviario: il completamento degli attraversamenti transfrontalieri alpini e della rete AV, l'adeguamento delle maglie per i collegamenti intercittà, l'upgrading dei corridoi merci per le connessioni con i distretti industriali, i porti ed i valichi, gli aeroporti, lo sviluppo dei sistemi regionali e metropolitani (eliminazione colli di bottiglia);
- Per il trasporto stradale e autostradale: sono stati definiti interventi e programmi per la conservazione, valorizzazione, adeguamento agli standard funzionali e di sicurezza della rete, per il potenziamento tecnologico e digitalizzazione (Smart Road) della rete, per il ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio ed il potenziamento della capacità autostradale finalizzati a decongestionare alcune tratte ed aree metropolitane;
- Per il trasporto marittimo: sono stati individuati nove programmi prioritari di investimento tra cui gli interventi

di manutenzione, di digitalizzazione, di decarbonizzazione, di connessioni di ultimo miglio stradale e ferroviario, interventi per il waterfront ed i servizi crocieristici, interventi di accessibilità marittima, di potenziamento delle attività industriali nei porti e di incremento selettivo della capacità nei terminal container e Ro-Ro;

- Per il trasporto aereo: sono stati definiti una serie di interventi finalizzati a sviluppare il cargo aereo, l'accessibilità su ferro per il trasporto passeggeri e l'ottimizzazione della capacità air e land side in ambito aeroportuale;
- Per il trasporto pubblico locale: si è proceduto con l'individuazione in via prioritaria degli interventi di rinnovo e miglioramento del parco veicolare, di potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti, il completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie nonché l'estensione della rete di trasporto rapido di massa.

Parallelamente, è utile ricordare che sono stati approvati i criteri metodologici ed i parametri di valutazione per l'individuazione delle opere pubbliche e per l'analisi dei fabbisogni, denominate "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche", redatte nel 2017 dal MIT, che rappresentano a tutt'oggi lo strumento propedeutico all'inserimento di un intervento infrastrutturale nel DPP.

Negli anni successivi, l'allegato Infrastrutture al DEF ha aggiornato alcuni elementi delle strategie e degli interventi e se nel 2018 è stato approfondito lo stato di attuazione dei programmi ed interventi messi in campo negli anni precedenti, il documento del 2019 introduce alcuni elementi di novità per quanto riguarda i quattro pilasti strategici relativi alla sicurezza e manutenzione, digitalizzazione e innovazione, legalità e semplificazione, mobilità elettrica, attiva e sostenibile, senza però, in questo caso, individuare in maniera puntuale gli interventi infrastrutturali di riferimento ma solo le direttrici e i programmi diffusi.

In entrambi i documenti sono, però, specificati gli importi con i dettagli delle risorse già messe a disposizione e del fabbisogno economico pubblico residuo per i programmi e gli interventi di riferimento, come rappresentato nella tabella che segue.

	ALLEGATO AL DEF 2019			ALLEGATO AL DEF 2018		
MODALITA'	Costo (Mld €)	Risorse disponibili (Mld €)	Fabbisogno pubblico residuo (Mld €)	Costo (Mld €)	Risorse disponibili (Mld €)	Fabbisogno pubblico residuo (Mld €)
Strade e autostrade	57,2	42,6	14,6	40,4	30,4	10
Ferrovie nazionali	85,2	43,4	41,8	65,4	42,6	22,8
Città metropolitane	23,4	20,9	2,5	22,2	19,6	2,6

	AL	LEGATO AL DEF 20)19	ALLEGATO AL DEF 2018		
MODALITA'	Costo (Mld €)	Risorse disponibili (Mld €)	Fabbisogno pubblico residuo (Mld €)	Costo (Mld €)	Risorse disponibili (Mld €)	Fabbisogno pubblico residuo (Mld €)
Porti	2,4	2,4	0	2,4	2,3	0,1
Aeroporti	4	3,8	0,2	3,6	3,6	0
TOTALE	172,2	113,1	59,1	134	98,5	35,5

Investimenti previsti negli Allegati Infrastrutture al DEF – confronto annualità 2019 e 2018. Fonte: Allegati al DEF 2018 e 2019

ITALIA VELOCE 2020

A partire da tale contesto di riferimento va inquadrato l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2020 "L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica ed infrastrutture", ribattezzato #Italiaveloce, deliberato dal Consiglio dei Ministri il 6 luglio 2020.

Il documento richiama la visione di insieme della pianificazione e programmazione delle infrastrutture di trasporto degli Allegati Infrastrutture al DEF degli anni precedenti ed aggiorna gli obiettivi e le strategie con la particolare valenza di farlo a valle della diffusione globale del SARS-CoV-2.

Il testo accomoda le nuove esigenze trasportistiche, nate a seguito dell'emergenza sanitaria, con la consapevolezza che, in mancanza di stime attendibili di evoluzione nel medio e lungo periodo, la crisi pandemica abbia contribuito ad introdurre un fondamentale pilastro strategico, vale a dire il valore del concetto di **resilienza del sistema infrastrutturale**, intesa come capacità di un sistema di adattarsi a cambiamenti e shock; in ambito infrastrutturale rappresenta quella caratteristica tesa a valorizzare la capacità di una rete o infrastruttura di reagire nel migliore dei modi a shock improvvisi o, comunque, poco frequenti.

Proprio nell'ottica di garantire la resilienza del Sistema Nazionale integrato dei Trasporti (SNIT), provata dagli effetti negativi causati dall'emergenza sanitaria e con l'obiettivo di fornire una risposta immediata alle problematiche emerse, vengono lanciate nuove linee prioritarie per il sistema dei trasporti nazionale:

 Rilancio degli investimenti e della spesa pubblica nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, accostando semplificazione normativa delle procedure, realizzazione degli investimenti programmati con un forte focus sui programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria partendo dal Mezzogiorno;

- Incentivi e sussidi alle imprese che offrono servizi di trasporto ed ai gestori delle infrastrutture, riducendo i costi diretti e indiretti di trasporti, con lo scopo di mantenere attivi i servizi e le infrastrutture ritenuti essenziali, prioritari e strategici per il paese e che hanno subito cali di redditività;
- Rilancio della domanda di mobilità internazionale, nazionale, locale con particolare focus sulla connettività ferroviaria del paese attraverso il completamento della rete AV (Napoli-Reggio Calabria, il collegamento stabile sullo Stretto, e la Messina-Catania-Augusta/Palermo, la direttrice adriatica Bologna Lecce, collegamenti tra Roma, Ancona e Pescara, collegamenti tra Roma/Napoli e la Calabria-Basilicata-Puglia, collegamento Genova-Roma, nuovo collegamento Genova-Ventimiglia,) anche al fine di arginare il probabile aumento della quota modale stradale privata;
- Informatizzazione, digitalizzazione e innovazione tecnologica dei sistemi e delle procedure/processi dei trasporti e della logistica;
- Monitoraggio continuo degli indicatori trasportistici ed economici, confermando dunque l'ottica del piano processo con l'intenzione di valutare costantemente i risultati delle riforme adottate.

A partire dunque da questa importante riflessione sull'incertezza causata dalla diffusione del virus e il bisogno di resilienza del sistema trasportistico nazionale il quadro di insieme degli investimenti prioritari ambito trasporti ammonta a 196,7 miliardi di euro, dei quali 131,3 miliardi di risorse già stanziate, articolate come segue.

MODALITÀ	COSTO (MLD €)	RISORSE DISPONIBILI (MLD €)	FABBISOGNO PUBBLICO RESIDUO (MLD €)		
Strade e autostrade	54,3	45,1	9,2		
Ferrovie con nodi urbani	113,4	60	53,4		
Città metropolitane	20,8	19	1,8		
Porti 5,1 4,1 1					
Investimenti prioritari infrastrutture di trasporto. Fonte: Allegato DEF2020 #Italiaveloce					

MODALITÀ	COSTO (MLD €)	RISORSE DISPONIBILI (MLD €)	FABBISOGNO PUBBLICO RESIDUO (MLD €)			
Aeroporti	3,1	3,1	0			
TOTALE	TOTALE 196,7 131,3 65,4					
Investimenti prioritari infrastrutture di trasporto. Fonte: Allegato DEF2020 #Italiaveloce						

Tali risorse non riportano gli investimenti necessari agli interventi ancora in fase di project review o quelli in progetto di fattibilità, la cui stima economica sommaria farebbe superare i 200 miliardi di euro.

Mantenendo la classificazione degli interventi e dei programmi prioritari come nei precedenti Allegati Infrastruttu-

re, si riportano di seguito i principali ambiti di investimento previsti per modalità di trasporto, che tuttavia la CONFSAL non ritiene esaustivi e in linea con le necessità di rilancio del Paese partendo dal Sud e dalle Isole e per i quali si chiede il tavolo di confronto con il Governo e le altre parti sociali.

MODALITÀ	INVARIANTI (INTERVENTI E PROGRAMMI)	PROJECT REVIEW	PROGETTI DI FATTIBILITÀ
trade e utostrade	Potenziamento dell'autostrada A22 tra Botzano sud el Tinterconnessione con l'autostrada A1 Verona Nord Novo collegamento autostradale Campogalliano - Sassuolo tra fautostrada A22 e la S.S. 467 Potenziamento a 4 corsie della via Salaria Potenziamento dell'autostrada A4 mediante l'ampliamento alla terza corsia nelle tratte tra San Donà di Piave ed Alvisopoli e tra Gonars e Villesse Nuova superstrada regionale Pedemontana Veneta Nuova Autostrada regionale Pedemontana Lombarda Raccordo Autostradale A15 - A22 - TiBra 1º Jotto Parma - Terre Verdiane Nuova Autostrada Regionale Espadana Completamento SS 675 Orte-Civitavecchia - Nuova tratta Monte Romano est - Civitavecchia Selci Lama (E46) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie della Salleria della Diuraz (Lotto 2º) e del Tratto Guinza - Hercatello Osvet (Lotto 3º) Selci Lama (E46) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie del tratto della Variante di Urbania Selci Lama (E46) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie del tratto Mercatello sul Metauro evest - Mercatello Sul Metauro est (Lotto 4º) Tratta Selci Lama (E46) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 4 corsie dal km 27+200 al km 30+040 Tratta Selci Lama (E46) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 4 corsie dal km 27+200 al km 30+040 Tratta Selci Lama (E46) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 4 corsie dal km 27+200 al km 30+040 Tratta Siena - Bettolle (Al) Adeguamento a 4 corsie dal km 27+200 al km 30+040 Tratta Siena - Bettolle (Al) Adeguamento a 4 corsie del Tratto Sena - Rufrolo (Lotto 0) Tratto Siena - Bettolle (Al) Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno - Arezzo - Palazzo del Pero - 1º Lotto Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno - Arezzo - Palazzo del Pero - 1º Lotto Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno - Arezzo - Palazzo del Pero - Completamento Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 4 corsie del Tratto Seno Lama (E45). Lato 7 Quadrialetra Umbria - Marche - Opere integr	Completamento itinerario Livorno-Civitavecchia	Riqualifica E45/SS 3 bis Orte-Ravenna Riqualifica SS 309 Ravenna Venezia Potenziamento SS 7 quate Domitiana

MODALITÀ	INVARIANTI (INTERVENTI E PROGRAMMI)	PROJECT REVIEW	PROGETTI DI FATTIBILITÀ
Nodi e Direttrici ferroviari	TORINO - Upgrading infrastrutturale e tecnologico, linea veloce P.Nuova - P.Susa, completamento fermate SFM, scalo Orbassano MILANO - Upgrading infrastrutturale e tecnologico e nuovo terminale di Milano smistamento GENOVA - Upgrading infrastrutturale e collegamento con l'aeroporto • VENEZIA - Upgrading infrastrutturale e tecnologico, ripristino linea dei bivi e collegamento con l'aeroporto BOLOGNA - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Bologna FIRENZE - Nodo AV ROMA - Upgrading infrastrutturale e tecnologico, completamento anello nord, nodo di Pigneto NAPOLI - Nodo AV, upgrading infrastrutturale, progetto Traccia BARI - Sistemazione nodo e potenziamento Bari Sud REGGIO C Upgrade infrastrutturale e tecnologico PALERMO - Potenziamento, upgrading infrastrutturale e tecnologico CATANIA - Sistemazione nodo e collegamento ferroviario con l'aeroporto Nuova linea Torino-Lione: tunnel di base ed adeguamento linea storica Connessioni con i valichi svizzeri: potenziamento Gallarate-Rho, raddoppio Vignale-Oleggio-Arona, potenziamento asse del Sempione Velocizzazione Torino/Milano-Genova: quadruplicamento Milano-Pavia, AVR Milano-Tortona-Genova, AVR Torino-Alessandria-Genova Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi Linea Brescia Verona Padova Potenziamento Venezia-Trieste, upgrading infrastrutturale e tecnologico Trieste-Divaca, raddoppio Udine-Cervignano Tratta di valico del Brennero: galleria e lotto 1 (Fortezza-P.te Gardena) Velocizzazione Bologna-Lecce; raddoppio Termoli-Lesina Raddoppio e velocizzazione Cancello-Frasso- Telesino-Vitulano-Apice ed Orsara-Bovino-Cervaro; nuova tratta di valico Apice-Orsara; integrazione linea Cancello-Napoli con AV/AC Upgrading tecnologico ed infrastrutturale itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto Upgrading infrastrutturale e tecnologico; variante Agropoli Raddoppio e velocizzazione Messina-Catania-Siracusa Nuovo collegamento Palermo-Catania-Messina	Tratta di adduzione Verona- Brennero Direttrice Ionica: potenziamento Taranto- Metaponto-Sibari-Paola; potenziamento Sibari- Catanzaro-Reggio Calabria Raddoppio Palermo-Messina	Tirrenica Nord Trasversali appenniniche Centro Italia - AV (Roma - Pescara; Orte - Falconara;) AV Salerno-Reggio Calabria AV; Battipaglia-Potenza- Metaponto-Taranto AV Genova - Ventimiglia
Porti	 Ultimo-penultimo miglio ferroviario: Taranto - Piastra logistica integrata al sistema intermodale del corridoio adriatico; Green Ports: piano nazionale del cold ironing nei porti Ultimo miglio stradale: Genova - Programma straordinario interventi stradali prioritari in ambito portuale, Ancona - nuovo collegamento tra la SS 16 e il Porto di Ancona, Salerno Porta Ovest I e II stralcio, Bari camionale Accessibilità marittima: Savona - Realizzazione nuova diga Vado Ligure prima fase Attività industriale nei porti: Genova Lavori di messa in sicurezza e adeguamento idraulico del Rio Molinassi e del Rio Cantarena, di adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché di razionalizzazione dell'accessibilità dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente (già Fincantieri - 1º fase del progetto (lotto 1, 2 e 3) e seconda fase del progetto) Aumento selettivo della capacità portuale: Ravenna - Hub portuale di Ravenna, Livorno - Darsena Europa - opere marittime e dragaggi - 1º fase, Trieste piattaforma logistica 		Ultimo-penultimo miglio ferroviario: Genova - Interverti di adeguamento del Parco Fuori Muro, Trieste - Lavori di realizzazione del nuovo layout del piano di armamento portuale - Campo Marzio - TriesteRailPort; Ultimo miglio stradale: Civitavecchia - Viabilità principale e rampe Nord (Il lotto 00.SS.) Accessibilità marittima: Genova - Nuova diga foranea di Genova; Waterfront: Genova: waterfront di Levante, nuovo terminal crociere Venezia
Aeroporti	 Collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite metropolitana o rete RFI (Napoli, Milano Linate, Genova, Lamezia Terme, Bergamo, Firenze, Venezia, Catania), anche attraverso la realizzazione di fermate di interscambio o il miglioramento della loro accessibilità o integrazione Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia Sviluppo della capacità air side degli aeroporti attuali con potenziamenti infrastrutture di volo in asservimento alle piste Interventi per il miglioramento della security, e interventi a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e la travelling experience Espansione della capacità dei terminal per gli hub intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia) 	Sviluppo aeroporto di Fiumicino air side and land side Nuova pista aeroporto di Catania Nuova pista aeroporto di Firenze	
Città metropolitane	 Rinnovo materiale rotabile (bus, tram, metro) Valorizzazione infrastrutture esistenti: FNB Grande Progetto, completamento dell'adeguamento ferroviario dell'area metropolitana del Nord-Barese Estensione rete trasporto rapido di massa: prolungamento M1, M5 Milano, linea tranviaria di Bologna, Napoli Linea 1: tratta Dante-Garibaldi-Centro Direzionale Nuove linee trasporto rapido di massa: nuove linee tranviarie Roma e Firenze, linea 2 Torino 		Elaborazione PUMS Napoli: collegamento area di Bagnoli con estensione della linea metropolitana 6

Principali programmi ed opere prioritarie invarianti, in project review ed in progetto di fattibilità Fonte: Allegato DEF2020 #Italiaveloce Tra questi investimenti in mobilità, tutti considerati prioritari per uno sviluppo a lungo termine del sistema paese, il documento individua una quota parte fondamentale per il rilancio del paese a valle del SARS-COV-2, interventi per un totale di 95,6 miliardi di euro di cui 77,4 miliardi disponibili.

DIRETTRICE	DESCRIZIONE	COSTO INTERVENTO (MLN €)	RISORSE DISPONIBILI (MLN €)	FABBISOGNO PRIORITARIO (MLN €)			
Manutenzione e sicurezza	Interventi di manutenzione straordinaria sulla rete stradale (non in concessione), ferroviaria, su ponti e viadotti e nei porti	24.185	20.619	3.565			
Incentivi/ sussidi	MAREBONUS, FERROBONUS e SCONTO TRACCIA	359,00	359,00	0,00			
Investimenti in corso	Cantieri già in essere prima dell'emergenza COVID-19 e quelli con lavori aggiudicati e prossimi all'avvio (tutti i modi di trasporto)	48.754	39.366	9.388			
Innovazione tecnologica	Programmi di sviluppo tecnologico per ferrovie, strade, sistemi trasporto rapido di massa	20.409	15.404	5.006			
Rinnovo parco veicolare TPL	Rinnovo del parco veicolare nell'ambito degli interventi sul sistema di trasporto rapido di massa per le città metropolitane	1.902	1.689	213			
	TOTALE 95.609 77.437 18.172						
Investimenti se	ttore trasporti prioritari come risposta immediata alla cr	isi pandemica. Foi	nte: Allegato DEF2	020 #Italiaveloce			

A conclusione del documento, con il fine di valorizzare l'apporto dello stesso sulla rete di trasporto multimodale nazionale e, non ultimo, sul sistema economico, vengono stimati gli impatti attesi dalla implementazione e finalizzazione delle ricette ivi presentate. La finalizzazione del piano così com'è formulato negli interventi previsti, infatti, potrebbe produrre una maggiore equità e accessibilità trasportistica del paese, rappresentata nel documento con mappe che riportano le variazioni percentuali di risparmio di tempo medio di viaggio stradale e, soprattutto, ferroviario, con tempi di viaggio accorciati fino al 40% in molte provincie adriatiche, del sud e liguri, territori che al momento presentano i maggiori deficit di connettività. Ma ciò risulterà molto difficile se rimarran-

no come prioritari solo gli interventi previsti, ad esempio nella modalità ferroviaria, nell'Allegato MIT al DEF 2020.

Infatti leggendo le previsioni con la ripartizione territoriale delle opere e delle relative risorse finanziarie necessarie risulta allargarsi il divario, con un ulteriore peggioramento del dato percentuale delle risorse destinate al Mezzogiorno.

Pertanto, accanto alla valenza trasportistica, vengono calcolati anche degli effetti economici, come nella tabella seguente, per cui viene stimato che l'investimento di 196,7 miliardi attivi complessivamente 681 miliardi, nell'arco del periodo di costruzione, ed un'occupazione di 4,3 milioni di unità di lavoro, cioè di addetti a tempo pieno occupati per un anno¹.

MACRO SETTORI	INCREMENTO DI DOMANDA (MLN €)	EFFETTO LEONTEVIANO (MLN €)	EFFETTO KEYNESIANO (MLN€)	EFFETTO TOTALE (MLN €)	OCCUPAZIONE TOTALE (UNITA' DI LAVORO)
Agricoltura		590	5.904	6.494	149 587
Industria di cui:		95.596	52.939	148.535	585 977

¹ Allegato #italia veloce MIT al DEF 2020, Capitolo VII, calcolato attraverso l'analisi delle interdipendenze settoriali che si basa sulle teorie economiche degli effetti leonteviani (impatti sulla produzione, valore aggiunto e occupazione per effetto della attivazione della domanda di beni intermedi dovuta alla catena di fornitura) e keynesiani (impatti sulla domanda finale di beni e servizi).

MACRO SETTORI	INCREMENTO DI DOMANDA (MLN €)	EFFETTO LEONTEVIANO (MLN €)	EFFETTO KEYNESIANO (MLN €)	EFFETTO TOTALE (MLN €)	OCCUPAZIONE TOTALE (UNITA' DI LAVORO)
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi		15.736	1.178	16.914	89 323
Prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti		15.146	1.938	17.084	94 649
Costruzione di edifici e lavori di costruzione specializzati		51.732	981	52.713	395 734

Da qui la duplice valenza degli investimenti previsti che, nel medio-lungo termine dovrebbero accrescere l'accessibilità dei territori e la competitività dell'economia e logistica nazionale, dall'altro avranno rilevanti ripercussioni sui valori macroeconomici nazionali, promuovendo occupazione e produzione fondamentali per il rilancio del paese, ancora di più a seguito dell'epidemia da SARS-COV 2.

FOCUS CONFSAL

- La CONFSAL ritiene del tutto condivisibile la volontà di istituire un vero processo di pianificazione e programmazione infrastrutturale del paese basato su strategie condivise, sull'utilizzo di
 strumenti quantitativi di analisi della domanda e
 della saturazione delle infrastrutture di trasporto e sull'analisi dei fabbisogni dei diversi territori con la priorità improcrastinabile, partendo dal
 Mezzogiorno, che sconta il maggior divario infrastrutturale e di servizi di trasporto per passeggeri, merci e logistica rispetto ad altre macroaree
 nazionali ed europee. In tal senso, appaiono pertanto poco coerenti con i fabbisogni del paese le
 strategie, gli obiettivi e le risorse definite nel programma "Italia Veloce". Inoltre risultano ancora
 in sospeso delle previsioni normative quali la redazione del PGTL e del DPP, strumenti fondamentali del nuovo processo di pianificazione in grado di garantire continuità di indirizzo e certezza
 degli investimenti su un orizzonte di medio-lungo termine.
- La CONFSAL valuta positivamente l'introduzione del concetto di resilienza per il sistema dei trasporti nazionale, sia nella sua valenza infrastrutturale che nei servizi di trasporto. A tal fine si ritiene necessario procedere con la definizione di una rete di infrastrutture e servizi minimi per passeggeri e merci su cui inderogabilmente ed a prescindere dalla natura dello shock, il sistema debba continuare a funzionare. In considerazione del fatto che resilienza potrebbe significare

- anche ridondanza di reti e di servizi, al fine di evitare che la crisi di una rete o di un servizio vanifichi il funzionamento di tutto un sistema, probabilmente dovrebbero essere stanziate risorse ad hoc per tale obiettivo strategico unitamente ad un piano manutentivo straordinario.
- Si riscontra continuità dei programmi di investimento e delle opere prioritarie individuate nell'ultimo Allegato Infrastrutture al DEF con i documenti programmatici precedenti, sia sui nodi che sulle direttrici. E' pertanto necessario per la Confsal ancor di più il tavolo di confronto per rilanciare per esempio il sistema logistico dal Mezzogiorno. Si rimarca tuttavia la limitata attenzione, pur capendo la peculiarità della forma giuridica degli stessi, dedicata agli interporti ed ai terminal intermodali in generale che rappresentano invece capisaldi dell'intermodalità merci nazionale. Al tempo stesso, sebbene il concetto di digitalizzazione viene fortemente stressato quale soluzione e driver per la ripresa delle attività trasportistiche, anche lato passeggeri, non appaiono definite con precisione le iniziative specifiche che si vorrebbero intraprendere. A titolo esemplificativo, sarebbe apparso opportuno avere aggiornamenti e piani di sviluppo del programma per la digitalizzazione della catena logistica condotto da UIRNET S.p.A. denominato Piattaforma Logistica Nazionale.
- La CONFSAL sottolinea come la rapida "messa a

Segue FOCUS CONFSAL

terra" dei progetti e degli interventi cantierabili sia fondamentale e per la ripresa del comparto trasporti e per l'effetto anticiclico sull'economia e l'occupazione nazionale duramente colpita dalla crisi pandemica. Pertanto il rispetto delle previsioni di ciò che è contenuto nel #Piano-Sud2030 può essere una buona base di partenza per l'auspicato confronto. Le risorse previste dal cosiddetto Recovery Fund possono contribuire in modo rilevante, rispettando la ripartizione territoriale scaturente dall'applicazione degli stessi criteri usati a Bruxelles, a far ripartire il nostro Paese da e per il Mezzogiorno che può rappresentare, anche per via della interdipendenza economica tra le varie macroaree, il vero volano di sviluppo e di rilancio della crescita economica e sociale dell'Italia, completando anche il ciclo di programmazione 2014-2020 con

tutti gli interventi intrastrutturali programmati ma non ancora realizzati soprattutto nel Mezzogiorno.

• Molto spesso le maggiori criticità nelle fasi di progettazione e di realizzazione delle opere pubbliche in Italia si registrano nei passaggi amministrativi, burocratici e di eventuali contenziosi. In tal senso, a latere della conversione in legge del DL Semplificazioni, che prevede una serie di deroghe di natura temporanea, potrebbe essere opportuno mettere in campo un provvedimento normativo strutturale in grado di revisionare il Codice degli appalti nell'ottica di accelerare i tempi delle gare, semplificare alcuni iter amministrativi, velocizzare la spesa delle pubbliche amministrazioni ed evitare contenziosi non supportati da legittimi interessi.



Andamento storico e previsioni a breve termine delle principali variabili macroeconomiche e trasportistiche nazionali

I FONDAMENTALI MACROECONOMICI NAZIONALI

In un contesto europeo che ha registrato nell'arco temporale 2009-2019 un incremento della ricchezza in termini reali del +16,8% nell'EU 27, che tuttavia a partire dal 2014 non ha mai superato il +2,5% annuo e con un forte rallentamento del +1,4% nel biennio 2019-2018, e del 14,1% nell'area Euro, il PIL reale italiano si stima che sia cresciuto solo del 2,35% (valori concatenati con anno di riferimento 2015) nel periodo 2009-2019, con una stima di crescita dello +0,3% tra il 2019-2018 contro un +0,8% del biennio 2017-2018.

Un paese che pertanto è rimasto sostanzialmente fermo negli ultimi anni e che non ha ancora superato le crisi del 2009 e del 2012-2013, impattando strutturalmente sulla capacità e propensione alla spesa dei consumatori e sugli investimenti di imprese e della pubblica amministrazione.

Analizzando infatti le principali componenti della ricchezza nazionale, emerge con evidenza la sostanziale stasi della domanda privata (al netto dei consumi della pubblica amministrazione), che incide per circa il 61% del valore del PIL, e che negli ultimi undici anni è cresciuta del +0,9%; ancora più evidente il crollo della componente degli investimenti fissi lordi, che segnano un -7,2% dal 2009, e che valgono oltre il 18% del PIL nazionale.

Inversamente, la domanda internazionale di beni e servizi ha decisamente sovraperformato nello stesso arco temporale (2009-2019), con un incremento del +43,5% delle esportazioni e del +26,1% delle importazioni.

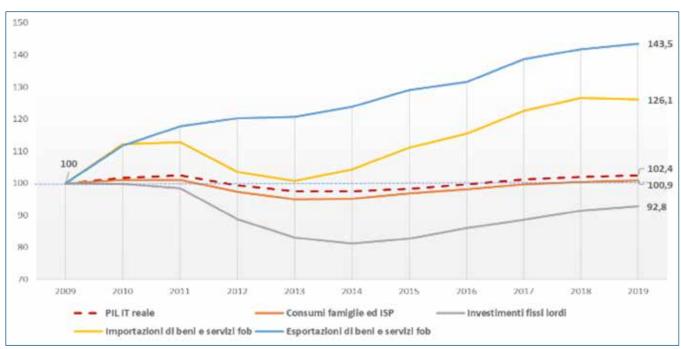
In tal senso, l'accresciuta proiezione ed integrazione dell'economia italiana a livello internazionale sembra essere stato il driver che ha permesso al paese di rimanere ancorato ad una modesta frontiera di crescita nonostante la depressione dei consumi interni e della componente degli investimenti privati.

A testimonianza di ciò, il peso del valore delle esportazioni di beni e servizi sul PIL è cresciuto dal 22,6% nel 2009 al 32% nel 2019 con un aumento delle esportazioni nette (esportazioni-importazioni) che ha generato un ampio surplus anche del 2019 per 44,65 miliardi di euro.

Un altro dato abbastanza indicativo, anche per i riflessi sul sistema delle infrastrutture di trasporto, riguarda l'andamento degli investimenti fissi lordi della pubblica amministrazione in Italia e quindi della spesa in conto capitale del comparto pubblico, che ha registrato un crollo dal 2009, passando un'incidenza sul PIL del 3,7% nel 2009 al 2,3% nel 2019.

Evidentemente la diffusione del coronavirus SARS-COV-2 e della malattia associata Covid-19 a partire da gennaio 2020 in Cina e l'espansione della stessa in tutto il globo nei successivi mesi ha avuto pesanti ripercussioni, dirette ed indirette, su tutte le economie mondiali, probabilmente ancora non del tutto esaurite e prevedibili allo stato attuale. Sin dai primi mesi dell'anno 2020 si è osservata la rottura di alcune catene produttive e del valore determinate dal mancato approvvigionamento di beni intermedi dalla Cina, che per prima ha chiuso l'apparato produttivo, dalle limitazioni di spostamenti di lavoratori e merci e dalla chiusura di fabbriche, esercizi commerciali ed uffici negli altri paesi interessati dal contagio che, a loro volta, hanno prodotto ripercussioni sull'offerta produttiva sia domestica che negli altri paesi.

Lato domanda, le politiche di contenimento della mobilità adottate ed il contestuale lockdown di molti settori produttivi, hanno determinando una forte contrazione dei consumi privati domestici, che solo parzialmente sono stati bilanciati dai sussidi ed aiuti economici approvati, una riduzione della domanda estera di beni e servizi ed un crollo della spesa da parte dei turisti. Una crisi sanitaria che si è



Andamento 2009-2019 PIL e componenti del PIL in Italia, valori reali, prezzi concatenati 2015, 2009=indice 100, dati grezzi. Fonte: Istat



Confronto andamento 1° semestre 2020/1 semestre 2019 PIL e componenti del PIL in Italia, valori reali, prezzi concatenati 2015, dati grezzi. Fonte: Istat

trasformata in crisi economica.

Uno shock esogeno che ha particolarmente segnato anche l'economia italiana che, sulla base degli ultimi dati Istat relativi al primo semestre 2020, stima un calo del -12% del PIL reale rispetto all'analogo semestre del 2019, con diminuzioni particolarmente evidenti nelle componenti degli

scambi internazionali (-16,4% delle importazioni e -19,9% delle esportazioni) e degli investimenti fissi lordi.

Anche le previsioni per tutto il 2020 e per il 2021 lasciano presagire un recupero solo parziale nel secondo semestre del 2020 ed un rimbalzo nel 2021 non in grado di colmare il drammatico calo registrato nel corso del 2020.

	PIL REALE		CONSUMI PRIVATI		INVESTIMENTI FISSI LORDI		ESPORTAZIONI NETTE	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
ITALIA	-11,2%	6,1%	-10,9%	7,3%	-14,2%	13,0%	-0,3%	0,0%

Previsioni 2020-2021 PIL e componenti, proprie elaborazioni su dati EC European Economic Forecast Spring and Summer 2020 e IMF World Economic Outlook

Lato settori economici, è prevedibile come trend generale una buona tenuta del comparto agroalimentare, del comparto farmaceutico ed una generale tenuta delle imprese più attive su canali di e-commerce e di vendite on-line. Molto più difficile la situazione, con cali stimati di oltre il 40% del fatturato medio annuo per il 2020 nello scenario base, sulla base di uno studio di Cerved¹, per i comparti legati al turismo (strutture ricettive alberghiere ed extra-alberghiere), trasporti passeggeri e settore automotive in senso lato.

Sempre con uno sguardo verso i fenomeni economici

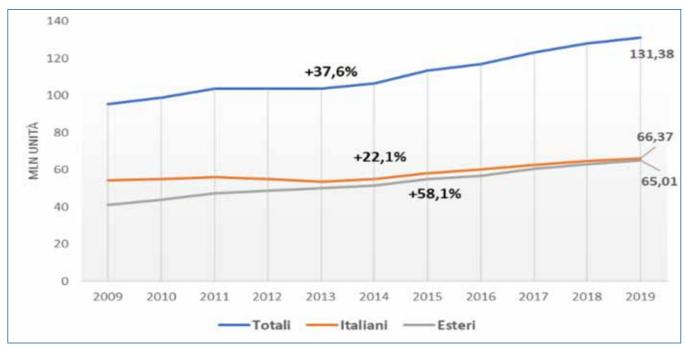
che possono impattare sulla domanda derivata di trasporto, appare utile analizzare anche l'andamento degli arrivi turistici² in Italia, che ammontavano a 131,38 milioni di unità nel 2019 con un incremento del +37,6% dal 2009 al 2019, con un forte trend crescente degli arrivi stranieri (+58,1% nello stesso arco temporale).

Anche nel settore turismo la pandemia di coronavirus sta avendo ed avrà un impatto significativo. ENIT³ prevede che il totale dei visitatori (aggregato internazionale e nazionale) diminuirà del 44% nel 2020 rispetto al 2019, con un calo delle spese turistiche di circa 67 miliardi di euro. Il

¹ https://know.cerved.com/wp-content/uploads/2020/03/Cerved-Industry-Forecast COVID19-.pdf

² Numero di clienti arrivati, distinti per passe estero o regione italiana di residenza, che hanno effettuato il check in nell'esercizio ricettivo nel periodo considerato con spostamento dovuto a motivi di vacanza o per motivi di lavoro con pernottamento di almeno una notte.

³ BOLLETTINO N.7 - UFFICIO STUDI ENIT



Arrivi turistici totali, nazionali ed esteri in Italia 2009-2019, tutti gli esercizi ricettivi, dati grezzi. Fonte Istat

calo dovrebbe essere molto più vistoso negli arrivi internazionali (che nel primo trimestre 2020 sono già calati di oltre il 30% rispetto al trimestre dell'anno precedente).

Lo stesso istituto prevede che i volumi degli arrivi turistici dovrebbero tornare ai livelli del 2019 solo nel 2023, trainati dal turismo domestico mentre quello internazionale potrebbe essere ancora a livello inferiore rispetto al periodo pre Covid-19.

I TRAFFICI PASSEGGERI E MERCI NAZIONALI

Il contesto macroeconomico nazionale descritto nel paragrafo precedente influenza in maniera decisiva, ed al contempo viene influenzato, dalle dinamiche del trasporto merci e passeggeri. Se è vero, infatti, che l'andamento macro e micro economico di un territorio crea specifiche esigenze di approvvigionamento e di distribuzione di materie prime, prodotti finiti e semi-lavorati per l'industria e per il consumatore finale, generando domanda di trasporto merci, ed analogamente l'incremento del reddito disponibile ovvero l'aumento dei flussi turistici può generare nuova domanda di mobilità lato passeggeri, dall'altro lato un aumento o una diminuzione del trasporto merci e/o passeggeri ha impatti diretti sulla creazione o meno di ricchezza, valore aggiunto ed occupazione nazionale.

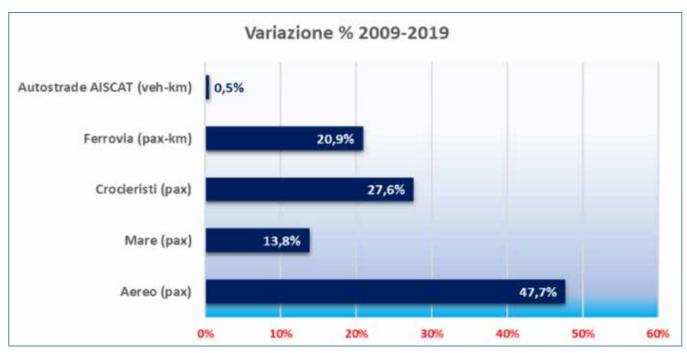
Settore passeggeri

Ripercorrendo, come effetuato per l'analisi dei fondamentali macroeconomici nazionali, l'andamento storico del trasporto passeggeri in Italia, si può notare l'ottima performance che tutte le modalità di trasporto hanno registrato nell'arco temporale 2009-2019, con l'eccezione dei flussi di veicoli leggeri su rete autostradale AISCAT che evidentemente hanno risentito della concorrenza modale, in particolar modo dell'alta velocità ferroviaria, nel periodo considerato.

Il boom del comparto aereo e crocieristico si spiega in parte con i dati visti nel paragrafo precedente legati all'aumento degli spostamenti turistici sia nazionali che internazionali negli ultimi undici anni, mentre il comparto ferroviario è stato testimone dell'attivazione dei servizi di alta velocità ferroviaria e dei relativi impatti sulla mobilità passeggeri del paese, che hanno determinato diversione modale in particolar modo sottraendo traffico alla strada e generando nuova domanda di spostamenti.

Esattamente come rappresentato per le analisi macroeconomiche, la crisi sanitaria legata alla diffusione del virus Covid-19, ha causato effetti devastanti sul sistema dei trasporti, in particolare sul comparto passeggeri.

L'adozione, infatti, di misure di risposta simili all'emergenza sanitaria nei paesi di riferimento, dalla chiusura di quasi la totalità delle attività commerciali e di alcune attività produttive manifatturiere, alla restrizione degli

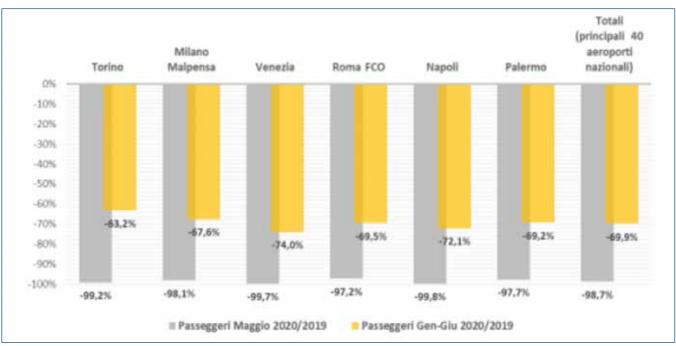


Andamento 2009-2019 trasporto passeggeri in Italia. Fonte: AdSP, AISCAT, Assoaeroporti, Istat, RFI

spostamenti quotidiani, domestici ed internazionali, alla chiusura delle attività legate al turismo ed all'intrattenimento, ha quindi avuto conseguenze dirette sul sistema economico, produttivo e del lavoro di ciascun paese, che a sua volta ha creato effetti diretti su attività e servizi a domanda derivata, come i servizi di trasporto.

Sommariamente, e sulla base dei dati disponbili, le misure di lockdown e di restrizione totale degli spostamenti internazionali e di contingentamento degli spostamenti zonali hanno determinato nel segmento passeggeri:

- Il crollo della domanda di mobilità (come rappresentato nel seguente grafico) e dell'offerta di servizi di trasporto sul settore aeroportuale nazionale;
- Il crollo della domanda e dell'offerta del settore passeggeri ferroviario, in particolare sulle tratte di media-lunga percorrenza a mercato, con cali della domanda sino ad oltre il 90% nel periodo di lock-down e a fine luglio si è registrato ancora una riduzione di oltre il 60% rispetto allo stesso periodo del 2019;
- Con riferimento al trasporto pubblico locale (TPL) i



Passeggeri imbarcati e sbarcati confronto mesi 2020 disponibili con 2019. Fonte Assoaeroporti

dati open source resi disponibili da Apple Inc., mostrano un calo sino ad oltre l'80% in Italia nel periodo di lockdown per poi iniziare a riprendersi a partire da maggio e sino a fine luglio quando si osservava ancora un calo del 20-30% rispetto al periodo base di riferimento, a differenza di Germania e Francia dove la domanda

di TPL sembra aver recuperato i valori pre-Covid;

 Il netto calo dei servizi e quindi dei flussi passeggeri su traghetti sia su tratte nazionali che internazionali; discorso ancora più accentuato sul comparto crocieristico che ha visto il blocco totale per tale tipologia di servizi;

	GENNAIO-GIUGNO 2020	GENNAIO-GIUGNO 2019	VAR% 2020/2019				
PASSEGGERI NON CROCIERISTI (PAX)	2.894.078	8.220.018	-64,8%				
Locali (< 20 miglia)	1.855.274	5.336.868	-65,2%				
Ro-Pax	1.038.804	2.883.150	-64,0%				
Passeggeri crocieristi (pax)	243.629	2.889.033	-91,6%				
Andamento traffico marittimo passeggeri gennaio-giugno 2020/2019. Fonte: dati							

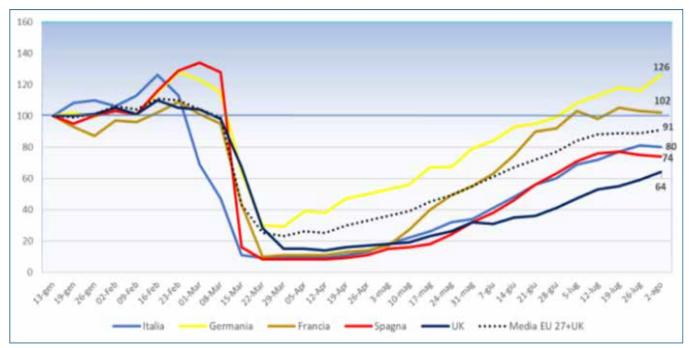
Andamento traffico marittimo passeggeri gennaio-giugno 2020/2019. Fonte: dati AdSP MAC, MLOr, MAC, MACS, MAS, MTC, MAM, MSOr, MAO, MLOc

- La riduzione in una forchetta tra il 60% e l'80% delle percorrenze medie rispetto al periodo metà marzo-inizio maggio 2019 sulle tratte stradali, autostradali e principali arterie urbane di veicoli privati. Ancora più accentuato il calo sui servizi di trasporto collettivo stradale di media-lunga percorrenza che hanno visto il blocco totale dei correlati servizi.

A medio termine, il paper dell'OECD ITF "Covid-19: How badly will the Coronavirus crisis hit global freight?" ed una recente analisi del Joint Research Center della Commissione Europea⁴, stimano che nell'EU27 gli impatti del Covid-19 saranno visibili solo a partire dalla fine del 2021 e che, nonostante la domanda e l'offerta di trasporto, rimbalzeranno una volta che le misure restrittive sa-

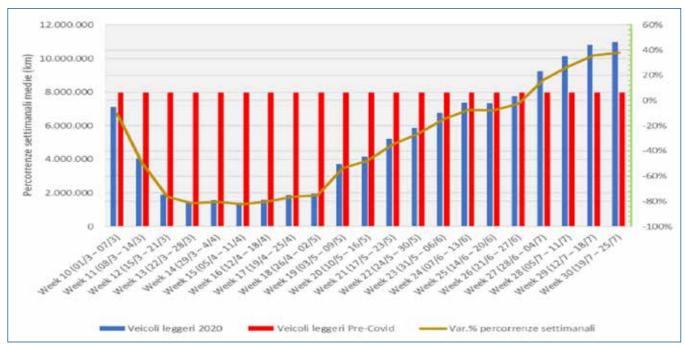
ranno gradualmente "lifted", l'asimmetria temporale di uscita dalla pandemia tra gli Stati Membri, il differenziale della ripresa del PIL nei diversi paesi, il costo delle misure di recovery ed i cambiamenti nelle catene logistiche e nelle abitudini dei viaggiatori e richiederanno almeno tre anni di tempo per tornare ai livelli pre-Covid.

Per il 2020 si presume in linea generale una forte riduzione della mobilità internazionale (soprattutto sul trasporto aereo) ed una diminuzione, seppure meno significativa, anche della mobilità di persone a livello locale e domestico determinata da una generalizzata eliminazione degli spostamenti "non indispensabili", del calo della domanda di trasporto per motivi lavorativi e di spostamenti per motivi professionali in considerazione



Traffici giornalieri trasporto collettivo urbano (valori base 13 gennaio 2020=100). Fonte Apple Inc.

⁴ JRC, Future of Transport: Update on the economic impacts of Covid-19



Andamento traffico veicoli leggeri (percorrenze medie settimanali su tratte stradali, autostradali e principali arterie urbane post-Covid e pre-Covid). Fonte: Data Mobility Lab Octotelematics

della diffusione di nuovi modelli organizzativi aziendali basati sull'utilizzo di forme di lavoro flessibili e utilizzo più massiccio delle tecnologie di comunicazione digitali nonché da un'offerta di servizi di trasporto che probabilmente verrà ridotta, non risultando redditizio per le aziende mantenere corse e capacità ai livelli pre-Covid (anche già solo in ragione del distanziamento sociale da garantire a bordo dei mezzi). In questa fase non è escluso che aumenti anche sensibilmente la quota modale degli spostamenti "individuali", ovvero quelli svolti a piedi, in bici, in moto, in auto e tramite i servizi della sharing mobility (es. bike-sharing, car-sharing).

Settore merci

Lato traffico merci si è registrata un aumento generalizzato dei flussi nel periodo 2009-2019 per tutte le modalità di trasporto.

Alcune dinamiche macroeconomiche analizzate nel paragrafo precedente spiegano in parte le performances dei signoli comparti: ad esempio il boom del cargo aereo, sebbene in valori assoluti rappresenti una quota decisamente minoritaria, prevalentemente utilizzato su tratte a medio-lungo raggio, si spiega con il forte aumento degli scambi commerciali dal e per il nostro paese visti sopra.

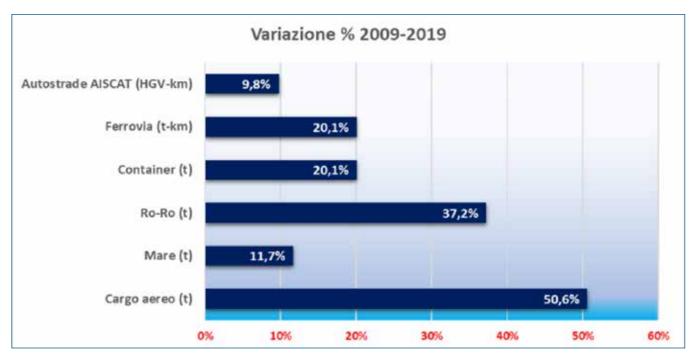
In linea generale, stessa spiegazione potrebbe essere attribuita al buon andamento del traffico merci maritti-

mo (in cui la quota internazionale ad esempio del traffico di rotabili è fortemente aumentata negli ultimi anni) su cui influisce anche l'allungamento delle catene logistiche internazionali gestite da grandi operatori conto terzi, con impatti anche sul trasporto stadale di medio lungo raggio. La performance del'autotrasporto probabilmente scontano altresì l'esplosione dell'e-commerce e l'alta penetrazione di operatori esteri sul territorio nazionale che hanno generato un incremento dei veicoli e delle tonnellate-km percorse su strada.

Discorso a parte per il ferroviario, in cui l'aumento del 20,1% delle tonnellate-km trasportate è probabilmente dovuto da un lato agli incentivi ed alle politiche di promozione dell'intermodalità promosse dal governo italiano negli ultimi cinque anni (Ferrobonus, Sconto Traccia, etc...) e dall'altro lato dall'ingente incremento dell'offerta di imprese che effettuano tale tipologia di servizi.

Nel corso dei primi mesi 2020, coincidenti con la crisi pandemica, sulla base dei dati disponibili, si può affermare in linea generale che il comparto merci ha dimostrato maggiore resilienza rispetto al comparto passeggeri, con cali registrati decisamente inferiori nei mesi di lockdown e una ripartenza quasi immediata di alcuni indicatori di traffico a partire da giugno 2020.

Ciò nondimeno, la chiusura della gran parte delle attività commerciali ed industriali per alcuni mesi ha causato un'evidente diminuzione delle percorrenze e dei carichi



Andamento 2009-2019 trasporto merci in Italia. Fonte: AdSP, AISCAT, Assoaeroporti, Istat, RFI e Fercargo

sul settore autotrasporto, trasporto marittimo e settore ferroviario, registrando tuttavia alcune differenziazioni all'interno degli stessi comparti:

- L'autotrasporto ha generalmente contenuto il crollo degli approvvigionamenti industriali e del trasporto su tratte internazionali attraverso il boom dell'e-commerce e delle consegne a medio-corto raggio nonché delle forniture di beni essenziali tipicamente beni sanitari ed alimentari; con un calo medio delle percorrenze del 22,2% nel periodo marzo-luglio 2020 rispetto alle percorrenze medie pre-Covid il trasporto merci ha

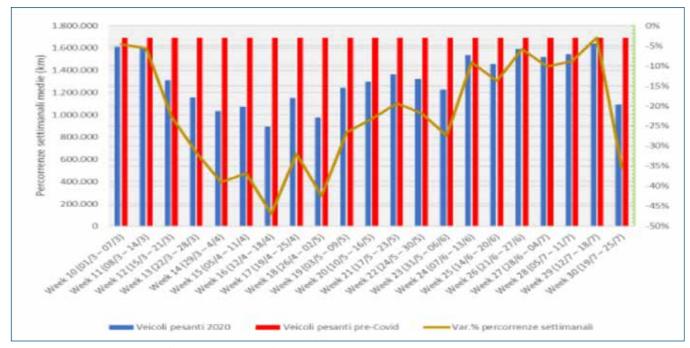
rappresentato senza dubbio la fondamentale modalità per il trasporto dei beni nel periodo di lockdown;

- Il trasporto marittimo ha visto ridurre vistosamente le movimentazioni a partire dal mese di maggio, scontando rispetto alle altre modalità di trasporto una maggiore proiezione internazionale e quindi un lag temporale delle spedizioni internazionali che ha determinato un calo dei traffici registrato a distanza di mesi dall'inizio del lockdown. Molto più evidente il calo sulle tratte di cabotaggio; cali meno vistosi si registrano sui volumi delle rinfuse liquide.

	Gennaio-Giugno 2020	Gennaio-Giugno 2019	Var% 2020/2019
Movimentazioni merci totali (t)	143.525.849	165.949.566	-13,5%
Rinfuse liquide (t)	54.741.085	59.910.046	-8,6%
Rinfuse solide (t)	14.865.622	19.825.491	-25,0%
Container (t)	36.934.587	40.916.377	-9,7%
Ro-Ro (t)	31.567.812	38.326.566	-17,6%
Altra merce (t)	5.416.742	6.971.086	-22,3%
Andamento trasporto mari	ttimo cargo gennaio-giug		i

- Il trasporto ferroviario ha registrato nel mese di marzo un calo di circa il 12%, accentuandosi poi nei mesi di aprile e maggio, sia a livello aggregato che nel trasporto intermodale. Dai dati disaggregati si può notare una maggior tenuta del trasporto intermodale, per il quale si stima un calo del -9,5% nel primo semestre 2020 rispetto al primo semestre 2019, mentre

per il traffico convenzionale a carico completo, che è maggiormente legato alle dinamiche del sistema produttivo nazionale, si stima un calo più che doppio; in aggiunta a ciò, si stima che sulle tratte internazionali il trasporto ferroviario abbia sostanzialmente tenuto, rappresentando una modalità alternativa rispetto al trasporto stradale soggetto ai blocchi delle frontiere



Andamento traffico veicoli pesanti (percorrenze medie settimanali su tratte stradali, autostradali e principali arterie urbane post-Covid e pre-Covid). Fonte: Data Mobility Lab Octotelematics

stradali sia all'interno che all'esterno dei confini dell'Unione Europea ⁵.

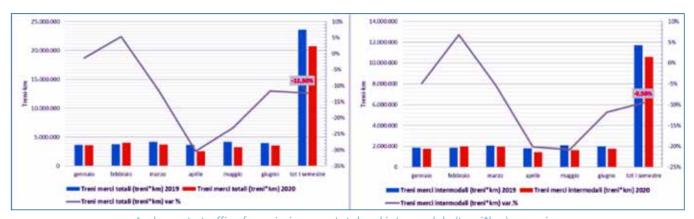
- Il cargo aereo ha visto un calo più ridotto rispetto al comparto passeggeri, mediamente del 27,4% nel periodo gennaio-giugno 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente nei 40 principali scali nazionali, anche grazie all'incrementata quota di cargo belly. Da rilevare che il minor calo registrato negli scali delle movimentazioni è relativo al primo hub italiano merci, vale a dire Malpensa.

Lo scenario di ripresa macroeconomica italiana e dei principali partner commerciali risultano le variabili fondamentali per la ripartenza del comparto trasporto merci.

L'autotrasporto ed il settore marittimo risultano es-

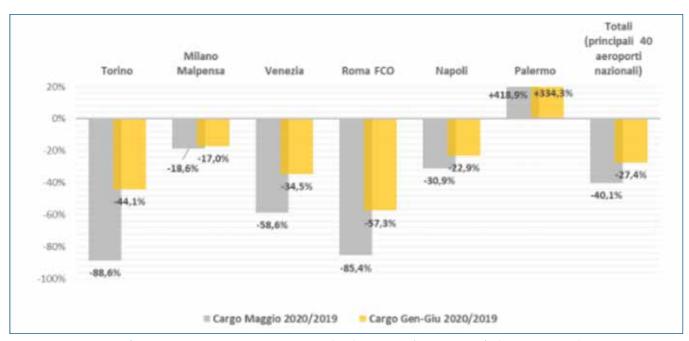
sere i settori meno colpiti e con la maggiore capacità di attestarsi a livelli pre-Covid in tempi brevi, nonostante potrebbero soffrire delle modifiche strutturali delle catene logistiche globali a seguito della diffusione della pandemia, che probabilmente potrebbe spingere ad una rilocalizzazione di alcune produzioni in ambito nazionale (cosiddetto reshoring), con una conseguente riduzione del commercio estero e minori flussi di merci sulle lunghe distanze, solo parzialmente bilanciate dall'esplosione dell'e-commerce.

Il cargo aereo ed il trasporto ferroviario, seppure di grandezza assoluta limitata, non dovrebbero subire cali temporalmente troppo prolungati, servendo generalmente mercati abbastanza di nicchia.



Andamento traffico ferroviario cargo totale ed intermodale (treni*km) gennaiogiugno 2020/2019. Fonte: elaborazione RAM S.p.A. su dati PIC/web di RFI

⁵ Paper "Alcune considerazioni sugli impatti dell'emergenza CoViD-19 per il trasporto merci e la logistica in Italia" Ennio Cascetta, Vittorio Marzano, Dario Aponte, Matteo Arena, maggio 2020



Andamento trasporto cargo aereo gennaio-giugno 2020/2019 Fonte: dati Assoaeroporti

FOCUS CONFSAL

- Il Paese è da oltre un decennio in una fase di stagnazione, con alcune componenti particolarmente critiche come i consumi interni, gli investimenti fissi lordi privati e quelli pubblici. Una delle poche variabili positive e che ha mantenuto il Paese in una modesta frontiera di crescita è la propensione esportativa dell'Italia che va assolutamente sostenuta attraverso il potenziamento infrastrutturale dei principali assi e nodi di transito dei prodotti nazionali (porti, principali direttrici stradali/autostradali e ferroviarie, valichi alpini, aeroporti cargo). Analogo discorso per il turismo, in cui l'ottima performance della componente domestica ed estera degli ultimi anni, deve essere accompagnata da un'adeguata rete infrastrutturale e di servizi da/per i nodi di entrata e di accesso ai poli turistici della nazione con una maggiore connessione delle infrastrutture puntuali (aeroporti e porti a servizio di poli turistici o di continuità territoriale in modo particolare e prioritario) alle
- Il contagio economico e l'impatto sui flussi di traffico, provocato dalla diffusione del Covid-19 necessita di una riflessione a breve, legata all'emergenza ed allo shock di domanda provocato su tutti i settori del comparto, e di una risposta a lungo termine. A breve termine, la CONFSAL riconosce l'efficacia delle misure di ristoro e di mitigazione approvate in materia di trasporti nei decreti legge succedutisi a partire da aprile 2020. Nel lungo termine, appare evidente la necessità di creare strumenti automatici di sostegno alle

- aziende che gestiscono infrastrutture e che erogano trasporti al verificarsi di specifiche condizioni avverse (ad esempio calo della domanda/ricavi del 30% per 2 mesi consecutivi). In particolare, appare necessario prestare maggiore e rinnovata attenzione al comparto del trasporto merci che, durante il lockdown, ha mostrato la sua fondamentale valenza in qualità di vettore dei beni essenziali necessari alla popolazione (distribuzione di beni sanitari e di consumo in primis) ed alle strutture produttive (approvvigionamento e logistica di materie prime e prodotti intermedi/finiti) nonostante evidenti cali di redditività nei servizi effettuati.
- Se al momento attuale l'incombenza appare essere quella di garantire liquidità alle imprese e livelli occupazionali accettabili nel comparto, sembra urgente tornare il prima possibile ad un'offerta di servizi e a livelli di volumi di traffico merci e passeggeri pari a quelli registrati negli ultimi undici anni. Di fronte al calo della domanda si è evidenziato un naturale calo dell'offerta, che tuttavia va meticolosamente monitorato al fine di non vedere passare di mano ad imprese estere quote di mercato detenute prima del Covid-19 da imprese nazionali. Tale discorso, particolarmente vero nell'autotrasporto e nel trasporto ferroviario, si collega alla necessità di favorire l'aggregazione degli operatori e di costituire "aziende nazionali" in ciascun settore del trasporto merci e passeggeri, in grado di poter affrontare anche finanziariamente crisi come quella vissuta.



L'evoluzione del mercato del lavoro nel settore dei trasporti nazionale

ANDAMENTI AZIENDALI, OCCUPAZIONALI E DRIVER EVOLUTIVI

Sulla base degli ultimi dati ISTAT disponibili riferiti alle imprese attive nel settore dei traspor-

ti passeggeri e merci e magazzinaggio in senso stretto e dei rispettivi addetti ¹, **emerge un calo** delle imprese attive nel comparto, precisamente del -8,3% tra il 2018 (ultimo anno disponibile) ed il 2012. Tra i cali più importanti si registra il numero delle imprese attive nel trasporto merci stradale e servizi di trasloco (-16,5%) che peral-

¹ Corrispondenti ai posti di lavoro occupati ma concetto non coincidente con quello di occupati, in quanto una persona occupata può avere più di un posto di lavoro

tro ancora nel 2018 rappresentano il 52,3% delle imprese del comparto "trasporto e magazzinaggio" in Italia e che conferma essere un mercato fortemente parcellizzato con oltre 63 mila imprese attive.

Netto altresì il dato negativo relativo alle imprese attive nel trasporto aereo passeggeri nel periodo di riferimento.

NR. IMPRESE ATTIVE ²	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	VAR. % 2018/2012
Trasporto e magazzinaggio	131.755	129.865	125.688	123.625	123.443	122.325	120.779	-8,3%
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	104.540	102.551	98.793	96.675	96.123	95.023	93.628	-10,4%
Trasporto ferroviario di passeggeri (interurbano)	11	12	12	12	12	12	12	9,1%
Trasporto ferroviario di merci	14	13	15	14	13	14	15	7,1%
Altri trasporti terrestri di passeggeri	28.937	29.791	29.634	29.477	30.056	30.428	30.460	5,3%
Trasporto di merci su strada e servizi di trasloco	75.565	72.723	69.121	67.159	66.029	64.555	63.128	-16,5%
Trasporto mediante condotte	13	12	11	13	13	14	13	0,0%
Trasporto marittimo e per vie d'acqua	1.750	1.709	1.702	1.700	1.785	1.807	1.850	5,7%
Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	596	544	516	500	526	547	580	-2,7%
Trasporto marittimo e costiero di merci	186	184	178	184	176	182	176	-5,4%
Trasporto di passeggeri per vie d'acqua interne	857	869	893	899	968	960	980	14,4%
Trasporto di merci per vie d'acqua interne	111	112	115	117	115	118	114	2,7%
Trasporto aereo	233	227	228	220	221	216	202	-13,3%
Trasporto aereo di passeggeri	211	202	201	194	193	188	176	-16,6%
Trasporto aereo di merci e trasporto spaziale	22	25	27	26	28	28	26	18,2%
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	22.810	23.036	22.560	22.549	22.789	22.795	22.603	-0,9%
Andamento del numero delle	imprese at	tive nel se	ttore Trasp	orto e mag	gazzinaggio	2012-2018	3. Fonte: IS	TAT

Per quanto concerne la distribuzione degli addetti per settore, emerge la forte incidenza degli addetti del trasporto merci su strada e "magazzinaggio ed attività di supporto ai trasporti" che, da soli, compongono il 61,4% del panorama degli addetti dell'intero comparto. Rileva altresì, in termini di dimensione aziendale di tali imprese misurata in termini di numero di addetti, la forte incidenza delle micro e piccole imprese sino a 9 addetti per il comparto del trasporto terrestre e mediante condotte, a testimonianza della ridotta dimensione delle aziende, in special modo nel settore dell'autotrasporto.

NUMERO ADDETTI	MERO ADDETTI		CLASSE DI ADDETTI				
DELLE IMPRESE ATTIVE 2018	0-9	10-49	50-249	250 E PIÙ	TOTALE		
Trasporto e magazzinaggio	223.388	232.641	207.034	465.826	1.128.890		
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	172.409	150.736	85.742	150.121	559.008		
Trasporto ferroviario di passeggeri (interurbano)					33.115		
Numero addet	ti delle imprese at	tive 2018 ner clas	se di addetti. For	nte: ISTAT			

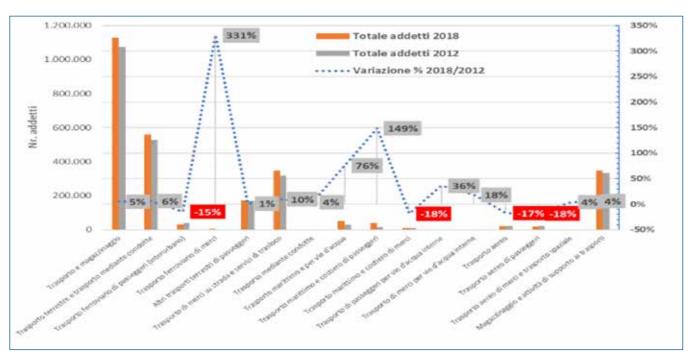
² Imprese che hanno svolto una attività produttiva per almeno sei mesi nell'anno di riferimento

0-9 3.321		 5.170	250 E PIÙ 39.572	5.229 171.392 347.002 2.269 50.867
3.321	2.804	 5.170	 39.572	171.392 347.002 2.269 50.867
3.321	2.804	5.170		347.002 2.269 50.867
3.321	2.804	5.170	39.572	2.269 50.867
3.321	2.804	5.170	39.572	50.867
				38.688
			1	
••		••		8.935
••				2.528
••				716
261	1.379	2.073	16.555	20.269
	••			19.543
••				726
43.047	73.909	111.550	118.629	347.135
	261 43.047			261 1.379 2.073 16.555

A completamento di ciò, e guardando l'evoluzione 2018-2012 del numero degli addetti del settore, emerge un aumento generalizzato del 5%, con un picco nelle imprese ferroviarie cargo e nel trasporto passeggeri marittimo mentre risultano in calo gli addetti nei comparti del tra-

sporto aereo passeggeri e cargo marittimo.

I trend registrati da Adecco, durante e post pandemia Covid-19, a livello nazionale fanno comunque emergere una crescita della domanda per i profili professionali legati al settore della logistica, in particolare nel comparto dell'e-commerce.



Numero e variazione % 2018/2012 numero addetti delle imprese attive. Fonte: ISTAT

Nuovi mestieri della logistica collegati con la sfida ambientale e con la trasformazione digitale (esempi)

Competenze richieste	Esempi
Competenze tecniche trasversali, valutazione delle emissioni inquinanti, processi industriali, bilancio sociale.	Addetti al controllo delle emissioni e dei comportamenti inquinanti (Carbon Footprint Analyst)
Progettazione, meccanica, trasporti integrati, analisi della domanda, impatto ambientale, informatica, elettronica	Integratori dei servizi per la mobilità, creatori di applicazioni di comunicazione e controllo della mobilità
Ingegneria civile, elettronica, urbanistica, progettazione.	Addetti all'innovazione e alla produzione, in particolare per veicoli bridi a breve, medio e lungo raggio e relative infrastrutture aziendali, stradali, ferroviarie e aeree.
Ingegneria civile, logistica connessa, diagnostica con droni e scanner laser, riparazione e adeguamento, correzione di linguaggi web.	Ingegneri esperti nella manutenzione delle infrastrutture, progettisti di sistemi di diagnostica ambientale, monitoraggio e controllo, manager e operatori nell'innovazione sostenibile.
Design thinking, user experience, approccio comportamentale, gestione e prevenzione del rischio.	Specialisti dell'incentivazione di comportamenti sostenibili e addetti ai relativi servizi formativi, alla creazione di "app" e sistemi incentivanti.

Fonte: "Le nuove sfide per il futuro del lavoro nella logistica" Randstad Research

A margine dell'analisi storica della demografia di impresa e del numero di addetti, il lavoro per i prossimi anni nel settore trasporti e logistica si lega strettamente ai driver di cambiamento del comparto. In tal senso, la decarbonizzazione e la digitalizzazione sembrano essere i fattori che maggiormente incideranno sul settore e che da un lato necessiteranno di un vasto programma di riqualificazione e di formazione del personale già occupato nelle aziende del settore, e dall'altro lato provocheranno la nascita di nuove professioni, esigenze aziendali ed opportunità professionali, come rappresentato in un recente studio di Randstad research³.

ASPETTI CONTRATTUALISTICI

Il settore trasporti presenta una contrattazione tendenzialmente omogenea e articolata.

Dall'ultimo rapporto del CNEL sui "Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro vigenti depositati nell'Archivio CNEL", pubblicato nel mese di dicembre 2019, emerge infatti che i contratti stipulati e attualmente in vigore all'interno del settore sono circa 70, di cui:

- 2 per il comparto ferroviario ("Attività Ferroviarie" e "Autoferrotranvieri")
- 7 per il comparto aereo;

- 22 per il comparto autotrasporti e per attività ausiliarie e connesse;
- 4 per il comparto marittimo;
- 4 per il comparto taxi e noleggio autobus;
- circa 30 contratti relativi ad attività e categorie residuali,
 quali ad esempio Funivie, Elicotteri, Autoscuole, ecc.

Si tratta in gran parte di contratti di recente stipula, sottoscritti tra il 2015 e il 2016, di cui molti giunti a scadenza e in attesa di rinnovo.

All'interno del censimento operato dal CNEL, tra i contratti sottoscritti più recentemente si segnalano il CCNL "Noleggio autobus con conducente – imprese artigiane" siglato a luglio 2019 e il CCNL "Autostrade e Trafori (Società e Consorzi concessionari)", siglato a dicembre 2019.

Tra i contratti sottoscritti nel 2020 e non censiti dal CNEL, si segnala il CCNL "Trasporto aereo – ATM – Impianti a basso traffico", firmato in data 17 gennaio 2020.

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 tutela per i lavoratori.

Tutti i contratti prevedono, infatti, la corresponsione delle mensilità aggiuntive (tredicesima e quattordicesima), sistemi di accontamento del lavoro straordinario (banca

^{3 &}quot;Le nuove sfide per il futuro del lavoro nella logistica", Randstad Research, rapporto completo

TRASP	ORTI (70)				
1832	AEREI: Assistenza al Volo (Dirigenti AA.VV)	21/07/2014	01/01/2014	31/12/2016	ENAV SpA; ASDE
1810	AEREI: Trasporto Aereo (Parte Genarale)	30/05/2019			ASSAEROPORTI; ASSAEREO; ASSOHANDLERS; ASSOCONTROL: FEDERCATERING; FAIRO; FILT CGIL; FIT CISL; UILTRASPORTI; UGL TRASPORTO AEREO
1810	AEREI: Trasporto Aereo (Vettori Aerei Stranieri)	06/05/2016	01/01/2014	31/12/2016	FAIRO; FILT CGIL; FIT CGL; UILTRASPORTI; UGL TRASPORTO AEREO
1810	AEREI: Trasporto Aereo (Gestori Aeroportuali)	01/10/2014	01/01/2014	31/12/2016	ASSAEROPORTLYFLT CGIL/FIT CISL/UILTRASPORTI;UGL Trasporto Aereo
1810	AEREI: Trasporto Aereo (Catering Aereo)	31/07/2014	01/01/2014	31/12/2016	ASSOCATERING FIPE; FILT CGIL; FIT CISL; UILTRASPORTI; UGL TRASPORTI
1810	AEREI: Trasporto Aereo (Vettori)	17/07/2014	01/01/2014	31/12/2016	ASSAEREO, FILT CGIL, FIT CISL; UILTRASPORTI; UGL TRASPORTO AEREO
1810	AEREI: Trasporto Aereo (Servizi ATM)	27/05/2014	01/01/2014	31/12/2016	ASSOCONTROLFILT CGILFIT CISLUILTRASPORTI; UGL Trasporti

Contratti del comparto aereo

1393	MARITTIMI: Comandanti e Direttori di macchina armamento nazionale	01/07/2015	01/07/2015	31/12/2017	FEDARUNEA; FILT CGIL; FIT CISL; UILTRASPORTI
1726	MARITTIMI: Ormeggiatori e Barcaioli (cooperative)	19/06/2019	01/07/2019	30/06/2022	ANGOPI; LEGACOOP Produzione e Servizi; FILT CGIL; FIT CSL; UILTRASPORTI UIL
1392	MARITTIMI: settore del Cabotaggio Marittimo (personale navigante e amministrativo)	01/07/2015	01/07/2015	31/12/2017	FEDARUNEA; FILT CGIL; FIT CISL; UILTRASPORTI
1391	MARITTIMI: settore privato dell'industria armatoriale	01/07/2015	01/07/2015	31/12/2017	CONFITARMA; ASSORIMORCHATORI; FEDERIMORCHATORI; FEDARUNEA; FILT CGIL; FIT CISL; UILTRASPORTI
					ASSOPORTI; ASSITERMINAL: ASSOLOGISTICA: FISE UNIPORT;
1561	PORTUALI: Lavoratori dei Porti	15/12/2015	01/01/2016	31/12/2018	FILT CGI; FIT CISL; UILTRASPORTI
ISH1	PORTUALI: Lavoratori dei Porti Cooperative settore trasporti	02/09/2009	02/09/2009	31/08/2013	ALEA ITALIA;ADE ITALIA;ALEA ITALIA TRASPORTI;ADE ITALIA TRASPORTI

Contratti del comparto marittimo

codice	denominazione	stipula	decorrenza	scadenza	scad.ec.	contraenti
1022	AUTOFERROTRANVIERI	28/11/2015	01/01/2015	31/12/2017		ASSTRA; ANAV; FILT CGIL; FIT CISL; UILTRASPORTI UIL; FAISA CISAL; UGL FNA; (sottoscritto da AGENS II 24/1/2018)
1012	AUTOFERROTRANVIERI: Dirigenti	27/04/2010	27/04/2010	31/12/2013		ASSTRA;FEDERMANAGER
1320	FERROVIE: Attivita' ferroviarie	16/12/2016	01/01/2015	31/12/2017		AGENS; FILT CGIL; FIT CISI; UILTRASPORTI; UGL TRASPORTI ATTIVITA' FERROVIARIE; FAST CONFSAL; ORSA FERROVIE; (per desione ANCP; UNIFERR; LEGACOOPSERVIZ); FEDERLAVORO CONFCOOPERATIVE)

Contratti del comparto ferroviario

delle ore), 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.) vengono previsti strumenti di bilateralità cui sono devolute importanti funzioni:

- Comitato per la 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 realizazione di politiche di welfare ed in particolare all'erogazione di prestazioni di previdenza complementare e di assistenza sanitaria. Per quanto riguarda specificamente il settore del trasporto su strada, le declaratorie contrattuali sono articolate su una media di otto livelli contrattuali (alcuni contratti riportano sette livelli, altri nove).

I profili retributivi sono generalmente omogenei.

Difatti, per i livelli più bassi vengono stabilite retribuzioni mensili nette che vanno da un minimo di Euro 1.080,00 (CCNL sottoscritto da CONAPI e Confintesa) a una fascia massima pari ad Euro 1.325,80 (CCNL sottoscritto da UNSIC e CONFIAL).

Per quanto attiene ai livelli di inquadramento intermedi – terzo e quarto livello – le retribuzioni oscillano da una fascia minima di Euro 1.350,00 (contratto siglato da UNICOOP e UGL) ad una massima di Euro 1.561,90 (contratto sottoscritto da LEGA IMPRESA e CIU).

I livelli di inquadramento più alti – tendenzialmente settimo e ottavo livello – presentano una forbice di oscillazione più ampia. Si passa, difatti, da una soglia minima pari ad Euro 1.516,00 (contratto siglato da UNICOOP e UGL) ad una massima che si attesta ad Euro 1.980,00 (CCNL firmato da CONFLAVORO e FESICA-CONFSAL).

Come in precedenza accennato, alcuni contratti prevedono anche dei livelli di inquadramento ulteriore rispetto alla media del settore (otto livelli), per i quali vengono previste retribuzioni che arrivano ad Euro 2.039,80 (si fa riferi-

mento al nono livello del CCNL sottoscritto da ASSOLOGI-STICA e CGIL-CISL-UIL) e ad Euro 2.039,20 (si fa riferimento al decimo livello del CCNL siglato da MIDA e SNIAL).

Infine, per quanto concerne le retribuzioni previste per i Quadri, si passa dall'importo minimo di Euro 1.940,00, indicato all'interno del contratto CONFAPI-CONFINTESA, a quello massimo di Euro 2.171,86, previsto all'interno del CCNL sottoscritto da MIDA e SNIAL.

FOCUS CONFSAL

- La CONFSAL, a compimento di un'analisi degli attuali diversi contratti settoriali per il comparto trasporti, in particolare merci e passeggeri, hanno l'intenzione di esplicitare la propria visione ed i propri orientamenti proponendo alcuni principi generali utili a individuare elementi a fattore comune tra i contratti di settore stessi.
- L'obiettivo ultimo resta sempre quello, perseguito attraverso il progetto dell'Italia velocemente connessa, di garantire una mobilità efficiente, sicura e moderna dei passeggeri e delle merci, attraverso l'individuazione di un framework generale per le diverse modalità (strada, ferro, mare, vie navigabili interne, aereo), nell'ottica del rispetto dei diritti dei passeggeri, del libero scambio delle merci e dell'incremento della coesione territoriale tra le diverse regioni. La visione schematica dell'Italia connessa velocemente, condivisa con la parti sociali, può essere utile principalmente alla realizzazione di una programmazione territoriale e nazionale di prioritari e condivisi interventi infrastrutturali per poter soddisfare la domanda di mobilità e servizi in modo accessibile ed equo.
- In relazione al profilo contrattualistico la Confsal auspicano che tutti i settori produttivi del comparto trasporti, con riferimento alle macro-aree merci e passeggeri, abbiano un uniforme riferimento contrattuale in materia di organizzazione e costo del lavoro soprattutto per garantire un'omogeneità delle scelte economico-finanziarie nei confronti delle aziende.

- Un contratto di filiera deve essere caratterizzato anche dall'implementazione di un nuovo modello attento all'occupazione, allo sviluppo economico attraverso la ricerca di schemi green per favorire la transizione ecologica nel rispetto dell'ambiente.
- Il profilo contrattualistico di filiera nazionale potrebbe essere supportato e valorizzato, per evitare il divario tra il nord e il sud del Paese e del continente europeo, tramite l'aumento di accessibilità e l'introduzione di innovazioni su servizi, tecnologie e sicurezza. Ciò avverrebbe, ad esempio, attraverso la sostenibilità delle condizioni lavorative degli addetti della filiera distributiva, profilo strettamente collegato anche con il concetto di sicurezza del trasporto e delle attività correlate, senza cadere in sistemi che attuino -anche surrettiziamente- il dumping sociale.
- Tale auspicato impianto potrebbe essere intelligentemente supportato attraverso l'incremento della formazione professionale per tutti gli attori della filiera, implementando le nuove competenze richieste dalla digitalizzazione soprattutto del settore trasporti (ad esempio, proponendo all'interno della contrattazione l'ottenimento in maniera convenzionata di alcuni corsi di aggiornamento o l'utilizzo di maestranze esperte quali formatori on job).
- Sarebbe opportuno confermare o introdurre, concedendo la dovuta attenzione a ciascun elemento, alcuni incentivi e/o bonus (il mare-bonus,

Segue FOCUS CONFSAL

il ferro-bonus, l'aria-bonus, ecc.) che favoriscano il trasporto delle merci e facilitino il trasporto passeggeri.

- Per non incorrere infine in quel fenomeno, ormai a
 tutti noto, conosciuto come dumping contrattuale,
 la crescente concorrenza tra le imprese potrebbe
 essere canalizzata in un sano confronto, non spinto al ribasso del salario. Tale percorso eviterebbe
 la concorrenza sleale, introducendo nel comparto
 dei trasporti il concetto, ormai largamente diffuso
 anche dal punto di vista normativo in ambito europeo, a tutti noto come salario minimo.
- Nel comparto dei trasporti tutte le categorie di operatori si sono proiettate in altri segmenti collaterali, con la finalità di offrire sempre più servizi a valore aggiunto ai clienti, per poter sostenere la redditività aziendale, in un mercato che necessita di ingenti investimenti in infrastrutture materiali, soprattutto, di tipo informatico e digitale.
- Per convergere in un percorso valido per tutte le

- macro-aree appartenenti al contratto di filiera, relativo al comparto dei trasporti, è necessario poter utilizzare strumenti come quelli che in termini giuridici-civilistici vengono denominati rinvii o, tecnicamente, i cd. rimandi, altrimenti sarebbe utopistico o comunque molto difficile poter confluire in un contratto di filiera. Una volta individuati valori comuni, compresi quelli economici, sia in sede nazionale che europea grazie al CNEL e al CESE, ciò permetterà di definire ciascuna macro-area merci e passeggeri, affinché il comparto dei trasporti possa ritenersi sufficientemente tutelato mediante le proprie esigenze peculiari relative al singolo fattore territoriale e aziendale.
- In conclusione, a fronte dei nuovi metodi di aggregazione delle imprese o dei servizi, non può essere sottovalutato anche l'utilizzo dello strumento del contratto di rete che, dal 2009, da argomento di nicchia, sta pian piano subentrando e sostituendosi alle precedenti intese contrattuali utilizzate per aggregare le imprese, come quello del distretto o della filiera.



Le criticità ed i fabbisogni strutturali del sistema dei trasporti italiano e quelli emergenti post Covid-19

La crisi pandemia Covid-19 ed i relativi riflessi sui trasporti italiani hanno evidenziato in maniera ancora più nitida ed urgente alcune criticità e fabbisogni strutturali del sistema italiano, rappresentando al contempo l'opportunità per decretare un tempo zero da cui ripartire, ricostruire, correggere e migliorare i deficit persistenti che minano la competitività, l'accessibilità e la soste-

nibilità del sistema stesso.

In tale ottica, la CONFSAL intende analizzare in maniera oggettiva ed analitica le criticità ed i principali fabbisogni del comparto trasporti passeggeri e merci nazionale per successivamente legare a ciascuno di essi delle proposte (vedi il capitolo successivo) che vogliono essere il contributo del Sindacato alla ripartenza del paese ed una base comune di col-

laborazione, confronto e discussione con i decision makers e con i diversi attori del settore.

Al fine di semplificare e rendere più agevole la lettura e garantire un linguaggio comune rispetto al ventaglio di strumenti delineati nei documenti pianificatori nazionali approvati sin dal 2016, si è proceduto a clusterizzare gli stessi in tre macro-ambiti di analisi e di azione, infrastrutture e servizi, policies e norme, finanziamenti.

La rilevazione delle criticità e dei fabbisogni di seguito esposti deriva da analisi del centro studi della CONFSAL e dalla raccolta di schede informative presso le sedi territoriali dell'ente.

AMBITO INFRASTRUTTURE E SERVIZI

In ambito infrastrutture e servizi le principali criticità strutturali e congiunturali riscontrabili appaiono essere le seguenti:

- GAP DI ACCESSIBILITÀ E CONNETTIVITÀ TERRITORIALE, COLLI DI BOTTIGLIA E STROZZATURE PERSISTENTI

In termini di dotazione delle infrastrutture di trasporto l'Italia ha un'estensione della rete autostradale e ferroviaria, che, se rapportata alla popolazione, è significativamente inferiore a quella di Germania, Francia e Spagna mentre, in rapporto alla superficie, il confronto ci vede dopo a Germania e Spagna, ma prima della Francia per estensione della rete autostradale, ed secondi solo alla Germania per quanto riguarda le ferrovie.

Se analizzata in termini di **adeguatezza ed accessibilità**, definita come indice di accessibilità di una località e misurata come tempo di percorrenza minimo tra quella località e le altre ¹, tuttavia, la posizione italiana in materia di infrastrutture è decisamente inferiore rispetto alla media europea. All'interno del nostro Paese, il Sud e le Isole risultano essere a loro volta la parte territoriale con maggiori divari nei vari ambiti infrastrutturali e nei servizi di trasporto rispetto alla media italiana e, a maggior ragione, rispetto a quella europea, tant'è che sono molto rilevanti i ritardi per il completamento sia della rete TEN-T Core che per quella Comprehensive nonché la carenza quantitativa e qualitativa dei servizi di trasporto e logistica erogati.

Il persistente deficit di infrastrutture e servizi di trasporto mina fortemente la domanda di mobilità di passeggeri e merci, rendendola ancora poco accessibile e connesso il Mezzoggiorno ovvero aggravando ai cittadini e al sistema produttivo il costo generalizzato del trasporto nelle realtà urbane, nei poli industriali e nei luoghi di maggiore interesse turistico.

Quindi, rispetto a quanto prima rappresentato risulta essere fortemente prioritario, come affermiamo noi della CON-FSAL, intervenire complessivamente nell'intero territorio italiano, ma con priorità ineludibile nel Mezzogiorno in quanto area che necessità maggiormente di recuperare il gap con il resto dell'Italia e con l'Unione europea e favorire un ruolo rilevante del nostro Paese nel Mediterraneo.

Partendo dalle strategie e dagli obiettivi individuati negli Allegati Infrastrutture "Connettere l'Italia" e #Italiaveloce, che necessitano di una implementazione, si ritiene necessario mettere in atto un rapido programma di infrastrutturazione del paese in grado da un lato di generare il famoso "effetto moltiplicatore" della spesa pubblica e dall'altro nel rendere l'Italia velocemente connessa ed equa, affrontando prioritariamente le seguenti criticità:

	Autostrade popolazione	Ferrovie popolazione	Autostrade superfice	Ferrovie superfice
Francia	174,3	425,6	0,0183	0,0448
Germania	158,1	470,0	0,0364	0,1081
Italia	114,4	276,7	0,0230	0,0556
Spagna	332,6	348,1	0,0305	0,0320

Dotazione fisica delle infrastrutture di trasporto nei principali paesi dell'area dell'euro. Fonte: elaborazioni Banca d'Italia si dati Eurostat, dati riferiti al 2016

Lato trasporto ferroviario:

Sulla base del Piano di Deployment di RFI², con l'obietti-

¹ Nello specifico si fa riferimento all'indice di accessibilità elaborato da ESPON (European Spatial Planning Observation Network) che misura la quota di popolazione europea raggiungibile nell'arco di quattro ore, utilizzando spostamenti intermodali (aereo, treno, autostrada).

² Considerazioni sulla base del Piano Commerciale di RFI edizione 2019

vo di garantire il pieno completamento della rete ferroviaria merci nazionale sulla base degli standard prestazionali europei (treno di 740 mt, sagoma PC 80, peso trainabile di almeno 2.000 tonnellate, peso assiale superiore a 22,5 tonnellate per metro, velocità non inferiore a 100km/h, elettrificazione completa) e rispondere tra l'altro al fabbisogno di shift modale verso modalità sostenibili previsto dal Libro Bianco dei Trasporti dell'Unione Europea del 2011, in termini di adeguamento di sagoma gli unici porti core che hanno connessioni alle reti con queste caratteristiche sono localizzati sul versante adriatico ed il solo porto di Trieste sfrutta già massicciamente la possibilità di rilanciare via ferrovia il traffico di rotabili in arrivo/partenza via mare. I porti del nord tirreno ed il centro-sud tirrenico dovranno invece attendere almeno il 2021, essendo di fatto condizionati dall'attivazione del cosiddetto Terzo Valico dei Giovi (2023) e dall'adeguamento della linea Bologna – Prato (2021-2022). In ogni caso al 2026 risulterà completato l'adeguamento della sagoma sulla quasi totalità della rete TEN-T core e comprehensive. Con riferimento, invece, all'upgrade delle linee convenzionali rispetto al modulo (lunghezza treno), si dovrà attendere il 2021 per avere circa la metà della rete TEN-T presente sul territorio italiano adeguata allo standard dei 740 metri. A quella data risulteranno ancora penalizzati i porti liguri e la dorsale tirrenica a sud di Roma, con l'esclusione del porto di Gioia Tauro che, così come per la sagoma, sfrutterà l'inoltro sull'itinerario ionico ed adriatico. Nel 2026 tutti gli itinerari rilevanti e comunque, quasi il 90% della rete TEN-T, supporteranno il modulo europeo 3.

L'adeguamento delle direttrici ferroviarie merci agli standard europei deve essere accompagnato dall'analogo adeguamento dei nodi, terminali e delle tratte di adduzione: in tal senso, appaiono ancora inadeguati molte connessioni di ultimo-penultimo miglio in alcuni porti gateway italiani e con potenzialità di sviluppare traffici internazionali e in molti terminali intermodali.

Relativamente al trasporto ferroviario passeggeri, se è vero che l'alta velocità ha creato benefici economico, sociali e nuova mobilità lungo le direttrici interessate da tale tipologia di servizi e per gli utenti medesimi, è altrettanto vero che le aree ed i nodi non collegati a tale rete conoscono un forte differenziale di connettività rispetto al resto del Paese (la direttrice Adriatica, la Puglia, l'area tirrenica a sud di Salerno e le Isole, parte della Liguria e del Veneto).

In tal senso, appare del tutto urgente la previsione della

"diffusione a rete dei servizi passeggeri di lunga percorrenza dell'Alta Velocità, volto ad ampliare la connettività del sistema secondo modalità efficaci e coerenti con la struttura profondamente multipolare del territorio italiano, nonché con le esigenze di connessione con le regioni più periferiche del Mezzogiorno" rivedendo quanto delineato nel piano #Italiaveloce, teso a garantire a tutte le principali aree urbane dell'Italia tempi di accesso a Roma non superiori alle 4 ore e 30 minuti.

Lato trasporto marittimo:

Fermo restando quanto detto sul versante delle connessioni ferroviarie, appare urgente procedere con interventi di accessibilità marittima nei porti interessati da traffico deep sea e quindi più soggetti a limitazioni nella profondità dei fondali, migliorare le connessioni stradali ed il layout interno al porto relativamente alle procedure bigliettazione-imbarco nei porti più congestionati da traffico di rotabili mentre non sembrano esserci grandi fabbisogni di aumento della capacità nei terminal container se non l'adozione di investimenti immateriali per la riduzione del dweel time; richiede invece un attento monitoraggio la situazione dei porti specializzati in transhipment (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari) e che possono, in una visione intermodale, essere resi multifunzionali con l'integrazione possibile in servizio gateway, con traffici in calo negli ultimi anni se non addirittura di azzeramento degli stessi. Tuttavia nei primi due sembrano esserci importanti potenzialità di sviluppo dei traffici con le nuove compagnie terminaliste.

Pertanto nella visione di ribaltamento e maggior utilizzo dei porti meridionali, per intercettare maggiormente i traffici marittimi internazionali, la Confsal ritiene, nella logica di intermodalità completa, di assumere come prioritari l'operatività dei collegamenti dei porti meridionali alla rete TEN-T che, con i ridotti transit times rispetto ai porti del Nord Europa, porterebbero a vantaggi convergenti sia delle compagnie di navigazione che delle stesse Autorità di Sistema portuali interessate.

Sul versante passeggeri i porti interessati richiedono importanti interventi in materia di accessibilità marittima e terrestre per il traffico crocieristico per potenziare l'offerta turistica complessiva del Paese. In termini di fabbisogni orizzontali, e considerando le normative ambientali restrittive per la navigazione entrate in vigore dal 2020, se da un lato viene accolto favorevolmente il piano per il cold ironing nazionale, dall'altro appare frammentata la programmazione

^{3 &}quot;Alta connettività: il treno merci europeo a sostegno dello sviluppo economico e produttivo dell'Italia", Vittorio Marzano, Dario Aponte, Matteo Arena, in "Perché TAV" a cura di Ennio Cascetta

nazionale in materia di depositi e centri di bunkeraggio sul GNL in ambito marittimo.

Lato trasporto stradale:

I problemi di manutenzione della rete autostradale e stradale, anche di competenza sub-statale vengono trattati in un punto a sé stante.

Persistono alcune aree del paese in cui appare urgente un aumento della capacità delle tratte autostradali affette da congestione, in particolare in Lombardia intorno al nodo di Milano, sulla A 13, A 14 e A 12. Parimenti, nelle aree metropolitane di Bologna, Firenze, Genova, Roma, Bari e Catania si riscontrano problemi di congestione e di commistione del traffico di transito di lunga percorrenza con quello urbano.

Merita altresì menzione l'implementazione del programma Smart Road su rete ANAS, con la necessità di favorire il rapido sviluppo della digitalizzazione della rete stradale ed autostradale nazionale con soluzioni ITS e C-ITS interoperabili lungo la rete. Risulta essere utile realizzare una rete di parcheggi sicuri accanto a piattaforme logistiche intermodali.

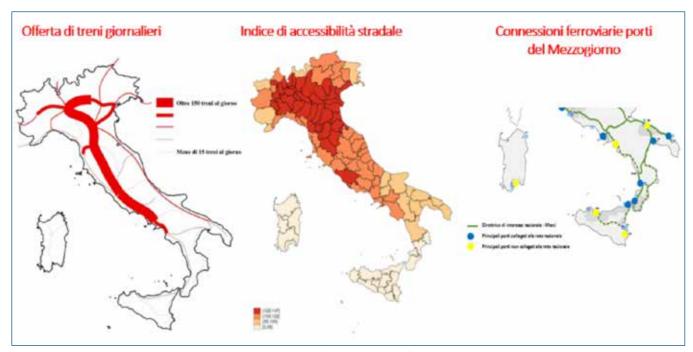
Lato trasporto aereo:

La capacità air cargo (cargo city, spazi logistici e piazzali) negli aeroporti nazionali attivi in tale tipologia di traffico che, seppure limitata in termini quantitativi, rappresenta in termini monetari un importante veicolo dell'export italiano, è decisamente limitata rispetto ai competitor europei.

In termini di traffici passeggeri, risultano persistenti criticità in termini di collegamenti ferroviari, di connessioni con le reti metropolitane e di sistemi leggeri di collegamento (ad esempio people mover) negli aeroporti di Fiumicino, Venezia, Bergamo, Brindisi, Catania, Milano Linate e Napoli.

Come anticipato, il gap di accessibilità ed il deficit di infrastrutture e di servizi di trasporto delineato sopra è ancora più evidente nelle regioni del Mezzogiorno e nelle aree insulari del paese, declinabile sia come gap di accessibilità del Mezzogiorno verso il resto del paese, l'Europa ed il Mediterraneo che come un gap di accessibilità interno al Mezzogiorno. Il divario territoriale in termini di infrastrutture autostradali, di estensione della rete ferroviaria e dei servizi AV/AC, e lo stato in cui versano le strade statali in Calabria e Sicilia, in Basilicata e Puglia, Molise e in Sardegna, risulta del tutto inaccettabile.

Un'altra priorità rilevante ed ineludibile per la CONFSAL è stata quella di analizzare, comprendere e rilanciare la ripartenza del nostro Paese dal Mezzogiorno come da più autorevoli parti auspicato (BCE, FMI, Commissione dell'Unione Europea, Bankitalia, Eurispes, Svimez ecc.).



Fonte: Rapporto Legambiente Pendolaria 2019 (inclusiva dell'offerta di treni AV, intercity e treni regionali; Indice di accessibilità stradale, elaborazioni a cura di Bucci, Ivaldi e Messina (2019), calcolati per ciascun capoluogo di provincia come media dei tempi di collegamento stradali verso tutte le altre province, ciascuna ponderata per la rispettiva popolazione; i valori sono rapportati alla media italiana. Il colore più scuro indica maggiore accessibilità; Connessioni ferroviarie nei porti: elaborazioni RAM S.p.A.

Infatti, non a caso, anche i tre criteri utilizzati dalla UE nella individuazione delle risorse del Recovery Fund (popolazione, inverso del PIL, media disoccupazione degli ultimi cinque anni) ed in special modo gli ultimi due hanno fatto più che raddoppiare il montante destinato all'Italia da circa 100 Mld di euro (se fosse stato utilizzato solo il criterio della popolazione) ai 209 Mld di euro complessivi.

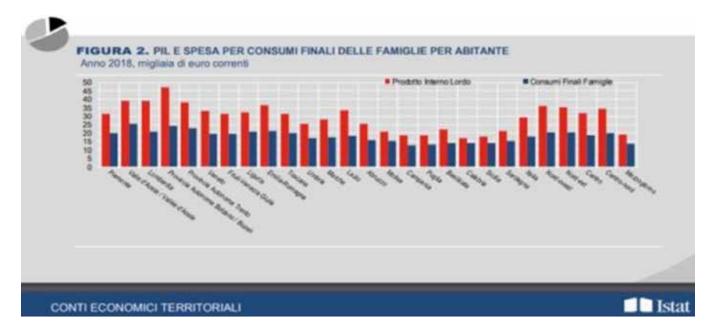
Pertanto le risorse così consistenti per l'Italia (209 Mld di euro) pari a circa un quarto dell'intero montante sono scaturite, in modo chiaro ed inequivocabile, in relazione anche agli altri due indicatori:

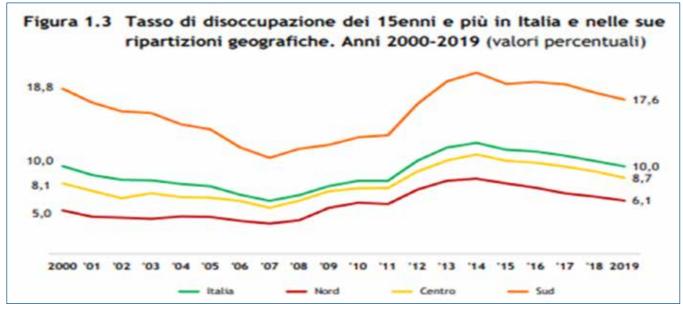
a) l'Italia è il Paese nei 27 della UE che ha il maggior differenziale interno tra abitanti delle sue regioni in termini di reddito procapite (es. PIL per abitante 2018 Provincia Autonoma Bolzano 47.000 € ed in Calabria 17.000 €);

b) i tassi di disoccupazione (Istat, 2020) sono altrettanto differenziati (Nord 6,1%) a discapito nuovamente del Mezzogiorno (17,6%) che risulta avere quindi un tasso di disoccupazione quasi triplo rispetto al Nord con un divario più ampio e realmente costante dal 2014.

Dall'analisi dell'Allegato al DEF 2020, e delle previsioni della ripartizione territoriale delle opere e delle relative risorse finanziarie necessarie, non risulta tuttavia ridursi il divario, anzi, risulta un ulteriore peggioramento del dato percentuale delle risorse destinate al Mezzogiorno.

A titolo esemplificativo, la TABELLA V.2.6: INTERVENTI PRIORITARI DA SOTTOPORRE A PROJECT REVIEW – MODALI-TÀ: FERROVIA (DIRETTRICI) prevede un fabbisogno comples-





Dettaglio PIL e spesa per consumi privati delle famiglie 2018 e tasso di disoccupazione over 15 anni in Italia Fonte: ISTAT

sivo di Costo interventi di 11.215,30 mln di € di cui 1.803,20 mln di € per risorse disponibili ed un Fabbisogno prioritario* (*nel Contratto di Programma con RFI 2020-2026) previsto di 5.507,10 mln di €. Di tale fabbisogno è destinato SOLO per il 12% (653,49 mln di €) verso il Mezzogiorno e l'88% (4.853,89 mln di €) invece al resto del paese.

Pertanto pare essere disattesa la norma, già prevista dell'art. 7 bis della legge n. 18 del 27.02.2017 e rafforzata nell'attuazione, dall'attuale governo, con quanto previsto negli artt. 309 e 310 della legge 160/2019 (legge di bilancio 2020) cd. "clausola di salvaguardia". Con tale norma il governo si è impegnato sin da subito a destinare almeno il 34% delle risorse ordinarie in conto capitale nel Mezzogiorno. Nella situazione rappresentata nel DEF a luglio 2020 sembrerebbe, nelle previsioni prima citate, che siamo solo ad un terzo della percentuale prevista dalla "clausola di salvaguardia".

Parimenti, non appare condivisibile la scelta di optare per un sistema ferroviario di alta velocità "differenziato" tra le aree del Paese che già dispongono di rete AV/AC rispetto a quelle che dovrebbero essere dotate di AVR. Pur comprendendo la differenza di costo degli interventi e di portata dei progetti di implementazione, non può non sorgere la seguente domanda: perché un'area e la sua popolazione, che va sostanzialmente da Torino a Salerno, può viaggiare a 300 Km/h mentre un'altra area e i suoi abitanti devono vedersi privati delle stesse opportunità?

La CONFSAL ritiene pertanto urgente ed indispensabile un tavolo di confronto su queste scelte strategiche che vedono, come scritto prima, indirizzi e sollecitazioni di Istituzioni internazionali e nazionali nonché di Enti ed Associazioni, per far ripartire il nostro Paese da e per il Mezzogiorno che può rappresentare, anche per via della interdipendenza economica tra le varie macroaree, il vero volano di sviluppo e di rilancio della crescita economica e sociale dell'Italia.

In definitiva, se vale il "Piano Sud 2030 – Sviluppo e coesione per l'Italia" presentato dal Governo il 14 febbraio 2020; se si vuole dare senso e quindi infrastrutture a servizio degli insediamenti produttivi che si sta tentando, ormai da anni, di posizionare nelle aree del Mezzogiorno del paese, con strumenti di semplificazione normativa e di agevolazioni fiscali quali le Zone Economiche Speciali; se vale lo studio del servizio studi della Camera dei Deputati che nell'ultimo aggiornamento del documento "Infrastrutture"

strategiche e prioritarie, programmazione e realizzazione" pubblicato a febbraio 2020, individua che per le infrastrutture prioritarie nel periodo 2015-2019 la quota parte degli investimenti previsti al Centro-Nord è del 44% mentre al Sud e Isole è di solo il 24,5% nonostante la previsione del DPCM sul riequilibrio territoriale degli investimenti che prevede la soglia del 34% per gli investimenti pubblici nelle regioni meridionali; se vale lo studio realizzato qualche anno fa da SRM in collaborazione con Prometeia⁴ per cui ogni 100 euro investiti nel Mezzogiorno creano un effetto dispersione a beneficio del Centro-Nord per 40,9 euro, mentre inversamente il beneficio per il Mezzogiorno sarebbe di 4,7 euro, ne consegue che un investimento effettuato al Sud ha una ricaduta positiva generalizzata e più omogenea su tutto il Paese.

Per tutti questi fattori appare evidente la necessità, sia per le ricadute trasportistiche che macroeconomiche dell'Italia di potenziare ed accelerare il piano di investimenti in infrastrutture nelle aree meridionali ed insulari del Paese. Si risponderebbe in tale maniera alle previsioni di equità sostanziale dell'art. 3 della Costituzione italiana, in termini territoriali verso i cittadini e le imprese meridionali, rimuovendo "gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese".

- LA SCARSA RESILIENZA DEL SISTEMA DEI TRASPORTI NAZIONALE

A seguito dell'emergenza Covid-19, l'introduzione dell'obiettivo della resilienza nel sistema nazionale dei trasporti, all'interno dell'Allegato #italiaveloce al DEF 2020, rappresenta un primo passo importante nella costruzione di un sistema infrastrutturale e dei servizi di trasporto in grado di reagire a crisi nell'offerta o nella domanda, indipendentemente dalla natura della causa scatenante, che sia un collasso infrastrutturale, informatico, sanitario o altro. In linea generale si può affermare che "il sistema risulta tanto più resiliente quanto più in grado di offrire infrastrutture, percorsi, modalità e servizi alternativi".

Le criticità connesse ai problemi infrastrutturali conseguenti all'interruzione del Rastatt nel 2017 o del ponte Morandi in Italia nel 2018, le difficoltà vissute in alcuni comparti

⁴ SRM (Intesa San Paolo) e Prometeia "L'interdipendenza economica e produttiva tra il Mezzogiorno ed il Nord d'Italia", 2014

⁵ Paper "Alcune considerazioni sugli impatti dell'emergenza CoViD-19 per il trasporto merci e la logistica in Italia" Ennio Cascetta, Vittorio Marzano, Dario Aponte, Matteo Arena, maggio 2020

industriali a seguito del fallimento della compagnia armatoriale Hanjin nel 2017 o ancora lo shock legato alla crisi di domanda vissuta durante il lockdown, che ha messo sotto pressione la continuità aziendale di molte realtà italiane attive nei servizi passeggeri e merci, hanno mostrato la scarsa resilienza attuale del sistema.

Al fine di promuovere e valorizzare alcune ridondanze del sistema (sia in termini infrastrutturali, di servizio, di percorso e di modalità di trasporto) in grado di garantire continuità nei servizi passeggeri e merci ritenuti strategici e che potrebbero diventare insostenibili durante una fase critica inattesa, appare di fondamentale importanza definire uno "SNIT delle infrastrutture pensato e implementato sinergicamente ad uno SNIT dei servizi passeggeri e merci, realizzando quindi una rete di infrastrutture e servizi di competenza nazionale che garantiscono i collegamenti fra le diverse aree del Paese e con l'estero, anche in presenza, o a seguito, di crisi purtroppo non escludibili nel futuro, anche prossimo" ⁶.

Connessa a tale criticità è la struttura del mercato dei servizi di trasporto nazionali, che appare per lo più frammentata e strutturata in piccolissime e piccole imprese (in particolare nell'ambito dell'autotrasporto), come per altro la forte penetrazione di operatori stranieri sui servizi da/per l'Italia e la delega "al mercato" dei servizi merci (eccezion fatta per i servizi di continuità territoriale), che non agevolano di certo, in caso di necessità ed urgenza, un approccio sistemico al problema.

- INEFFICIENTE GESTIONE DEL PATRIMONIO INFRASTRUTTURALE ESISTENTE

Altro elemento di criticità concernente le infrastrutture riguarda la scarsa gestione del patrimonio infrastrutturale esistente; ad una mancata manutenzione ordinaria e straordinaria dell'asset in gestione diretta si accosta anche un inadeguato controllo e monitoraggio sulle infrastrutture gestite direttamente dagli enti pubblici e su quelle affidate dai concedenti. Questioni che sono diventate seri temi di sicurezza se si pensa al crollo del ponte Morandi, al ponte autostradale sulla A26, alle mancate manutenzioni dei viadotti dell'Autostrada Roma-L'Aquila o agli incidenti ferroviari di qualche mese fa.

A titolo esemplificativo, tra il 2009 e il 2018 la spesa annua per investimenti (manutenzioni comprese) sulla rete autostradale nazionale in concessione è stata pari in media a 1,6 miliardi di euro, seguendo un trend decrescente e con un tasso di realizzazione medio di circa il 66% rispetto a quanto programmato.

In tal senso, ed analizzando la voce del programma invariante relativo alla "Manutenzione di ponti e viadotti e gallerie" dell'Allegato al DEF 2020 coperto sul contratto di programma tra ANAS e MIT, appare utile avere specificazioni sul piano, la localizzazione e le tempistiche degli interventi manutentivi previsti dalla società ANAS.

Tematica complementare riguarda lo stato di manutenzione delle strade secondarie (regionali e provinciali), in cui a fronte del degrado manutentivo di tali assets emerge come l'attuale livello di finanziamento e i conseguenti investimenti per la manutenzione della rete extraurbana ordinaria siano largamente insufficienti rispetto alle esigenze reali di spesa, con un fabbisogno standard chilometrico medio annuo (per manutenzione ordinaria e straordinaria su rete provinciale) pari a 46.000 €, a fronte dei 3.500 € che risulterebbero disponibili per i prossimi anni 7.

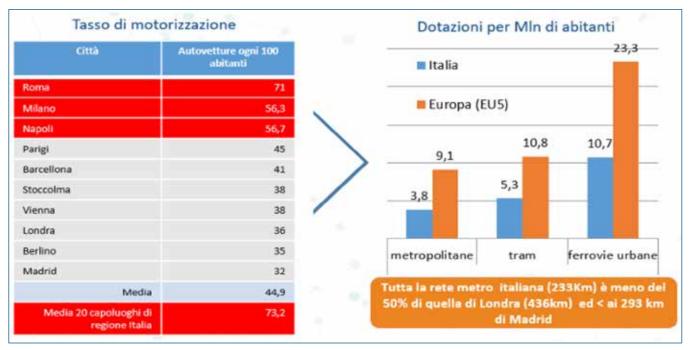
- INFRASTRUTTURE E SERVIZI SCADENTI NEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Secondo l'osservatorio Audimob la maggioranza degli spostamenti in ambito urbano è svolta attraverso mezzo privato; nel 2018 ben il 59,1 per cento degli spostamenti è effettuato in auto, in aumento rispetto al 2017, il rilevamento mostra un basso uso del trasporto pubblico locale dovuto ad uno scarso livello dei servizi offerti; si pensi, ad esempio alla vetustà del parco mezzi ed alla scarsa espansione della rete di trasporto rapido di massa nelle nostre città.

La situazione di congestione urbana generalizzata, da un lato risulta essere meritevole di risorse stanziate, a titolo di compartecipazione statale alle spese regionali, per il rinnovo del parco veicolare vista la vetustà al 2018 dell'intero parco mezzi TPL nazionale (età media 12-13 anni) molto distante dai riferimenti europei (con età media 7-8 anni) e principalmente diesel Euro 2-5, dall'altro fa emergere la necessità di accelerare sui programmi di spesa per la realizzazione di una rete di sistemi integrati su ferro (ferroviari metropolitani, metropolitani, tram ed altri sistemi a guida vincolata) che accompagni l'evoluzione delle città italiane verso una mobilità urbana sostenibile e che le avvicini alla media di quelle europee.

⁶ Ibidem

⁷ IL RECUPERO DELL'ARRETRATO MANUTENTORIO DELLA RETE VIARIA SECONDARIA UNA PRIORITÀ PER IL PAESE, Fondazione Caracciolo, 2019.



Fonte: Cassa Depositi e Prestiti 2017 e Rapporto Pendolaria 2016

TANTE IMPRESE DI TRASPORTO E DI COSTRUZIONE NAZIONALI, POCHI "CAMPIONI NAZIONALI"

Il trasporto stradale e ferroviario è caratterizzato da una pluralità di attori che se da un lato ha garantito una concorrenza spinta di settore a beneficio dei prezzi finali applicati ai clienti, dall'altro lato ha creato difficoltà e criticità emerse con ancora più evidenza durante la crisi pandemica.

Particolarmente rilevante la situazione si presenta nel settore dell'autotrasporto nazionale, nonostante sia in atto un processo di graduale concentrazione anche a seguito della grande crisi post-2009; la struttura del settore dell'autotrasporto in Italia è caratterizzata da un'estesa polverizzazione territoriale e dalla diffusa presenza di imprese medio-piccole che d'altronde riflette la parcellizzazione del tessuto produttivo del Paese, incardinato in piccole e medie imprese diffuse sul territorio. Tale dinamica, seppure più contenuta viste le barriere all'entrata del mercato, si registra comunque anche nel mercato ferroviario cargo in cui, nel trasporto ferroviario combinato, le imprese con quote di mercato significative in Italia superano la ventina e l'ex operatore incumbent movimenta meno della metà dei traffici.

Tale struttura di mercato genera evidentemente "un elevato livello di competizione, in particolare sui segmenti più indifferenziati dei servizi di autotrasporto, ed un basso potere negoziale delle aziende nei confronti dei clienti, con tutta una serie di ricadute di natura contrattuale, prima tra tutte la limitata possibilità di praticare proporzionali adeguamenti delle tariffe in seguito all'aumento dei costi" nonché una forte pressione alla competizione delle imprese estere di maggiori dimensioni che risultano più competitive, più resilienti in casi di diminuzione dei ricavi e che infatti ormai controllano il mercato di trasporto merci e logistica nazionale, con una quota di volumi trasportati da vettori stranieri che ormai supera il 70% del totale dei flussi import/export su strada. Al fine dunque di creare realtà più forti, sia dal punto di vista finanziario che dal punto di vista commerciale, in grado di competere anche sul mercato internazionale creando occupazione e valore aggiunto, è necessario stimolare il mercato creando un ambiente favorevole per il consolidamento e la fusione di gruppi e realtà anche attraverso la costituzione di canali di credito privilegiati.

Per quello che concerne il mercato delle costruzioni, in analogia a quanto detto sopra e con l'eccezione del progetto "We Build" nato peraltro anche a seguito del fatto che negli ultimi anni ben cinque delle prime dieci società di costruzioni (Astaldi, Condotte, CMC, Grandi Lavori Fincosit e Trevi) hanno avviato procedure di ristrutturazione del debito, il sistema nazionale si caratterizza per una eccessiva frammentazione del settore. Frammentazione che si riscontra nella presenza di realtà molto piccole, si pensi che in ambito costruzioni l'ANCE stimava che oltre il 60% delle imprese avessero un solo addetto; anche in questo caso, le microimprese non sono un problema per sé, ma si ricollegano a giri d'affari contenuti e basse possibilità finanziarie.

⁸ OSCAR: Osservatorio sulle strategie alternative di rifornimento del carburante, LUIC, Fabrizio Dallari in collaborazione con Nicola Torre

Ambito	Criticità	Fabbisogni
Infrastrutture e servizi	 Deficit generalizzato nella dotazione di infrastrutture fisiche e del livello di adeguatezza Forte differenziale e disomogeneità del grado di connettività e di accessibilità tra le diverse aree del paese, in primis nel Mezzogiorno d'Italia Limitata capacità di resilienza del sistema dei trasporti in occasione di shock Inefficiente gestione del patrimonio infrastrutturale e degli asset esistenti sia in gestione diretta che in concessione Congestione urbana, limitata estensione delle infrastrutture per il trasporto rapido di massa e scarsa qualità dei servizi di TPL offerti Struttura del mercato polverizzata per quel che concerne gli operatori nazionali della logistica, dell'autotrasporto e del trasporto ferroviario, 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 	 Completare i corridoi, le direttrici ed i nodi infrastrutturali TEN-T e SNIT Ridurre il divario di accessibilità e di connettività delle aree più isolate del paese Garantire adeguati livelli di servizi di trasporto passeggeri e merci anche in condizioni emergenziali Diffusione della cultura dell'asset management e ridefinizione dei poteri e compiti di vigilanza delle amministrazioni Riprogettare la mobilità urbana nell'ottica della sostenibilità, investendo in infrastrutture e rinnovo parco mezzi Concentrazioni imprenditoriali 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.

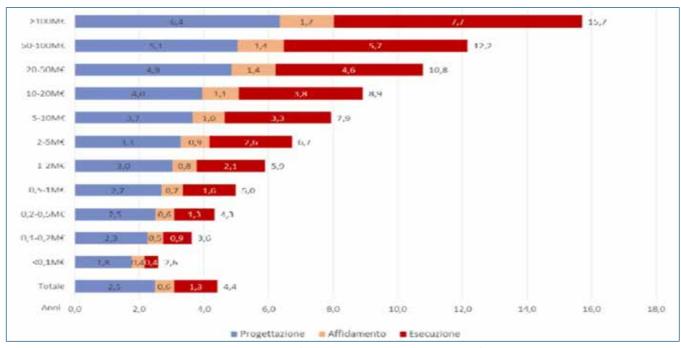
AMBITO POLICIES E NORME

- ESTENSIONE DELLE TEMPISTICHE DI PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DELLE OPERE

Alla necessità di completamento e di adeguamento infrastrutturale delle direttrici e dei nodi passeggeri e merci, si affianca la questione dei lunghi tempi di attuazione degli interventi infrastrutturali; infatti, alle lentezze della fase progettuale, si sommano le incertezze della fase realizzativa, con una forte incidenza dei cosiddetti "tempi di attraversamento", vale a dire i tempi intercorrenti tra la fine di una fase procedurale e l'inizio di quella successiva (ad

esempio, progettazione e aggiudicazione) o tra loro sotto fasi (ad esempio le varie fasi della progettazione) dovuti in gran parte ad inefficienze amministrative (ad esempio, lungaggini burocratiche e incertezze negli iter autorizzativi o nel finanziamento dei progetti)9.

L'Agenzia per la Coesione Territoriale, attraverso i propri studi, rileva che il tempo di attuazione degli interventi infrastrutturali è pari a 4,4 anni e cresce progressivamente al crescere del valore economico dei progetti ed è particolarmente rilevante, sopra la media delle opere pubbliche, per le infrastrutture di trasporto; il dato è in leggerissimo miglioramento rispetto a quanto osservato nel rapporto 2014 (da 4,5 a 4,4 anni). La scomposizione in fasi dei tempi di attuazione



Tempi di attuazione degli interventi infrastrutturali per classi di costo e fasi. Fonte: Rapporto sui tempi di attuazione delle opere pubbliche, 2018, Elaborazioni ACT-NUVEC

⁹ Banca d'Italia – Occasional Papers, Capitale e investimenti pubblici in Italia: effetti macroeconomici, misurazione e debolezze regolamentari, ottobre 2019

e l'analisi per classi di costo permette di porre in risalto l'impatto che i tempi di progettazione dell'opera hanno sull'intero ciclo di attuazione. Se per opere di importi superiori ai 100 milioni di euro tale quota e di circa il 40% rilevando le chiare difficoltà realizzative tipiche delle grandi opere, per quanto riguarda le opere di importo minore, indicativamente da un milione di euro in giù, i tempi di progettazione dell'opera superano il 50% dell'intera tempistica di attuazione.

Per poter rispondere a questo complesso intreccio di criticità già la Legge 120/2020 ha introdotto ampie deroghe all'ordinaria disciplina degli appalti pubblici; tali facilitazioni si ritengono fondamentali per una spinta alla ripresa ed alla velocizzazione di procedure e cantieri; ma allo stesso tempo rappresentano deroghe temporali che pongono in risalto le criticità dell'attuale processo normativo, pianificatorio e regolatorio e non una riforma strutturale.

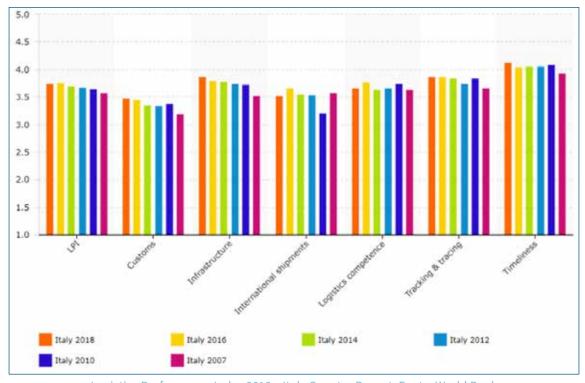
- MANCATA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE PLURIENNALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Il nuovo Codice degli Appalti ha rimandato il processo di pianificazione trasportistica ed infrastrutturale nazionale a due momenti cruciali: il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e il Documento di Pianificazione Pluriennale (DPP). Nonostante il chiaro ruolo che i vari Allegati Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza hanno ricoperto in

ottica di pianificazione nazionale, è auspicabile la redazione di un vero e proprio PGTL coadiuvato da un DPP ad aggiornamento annuale.

Il primo documento, la cui ultima edizione data 2001, parzialmente aggiornato nel 2011, indica gli indirizzi strategici e gli obiettivi della politica nazionale nonché gli scenari di evoluzione del sistema della mobilità nazionale sulla base delle previsioni di domanda e dell'offerta di trasporto a livello nazionale e internazionale, propedeutiche alle scelte di programmazione triennale delle risorse per gli investimenti pubblici contenute nel Documento Pluriennale di pianificazione. Tale documento contiene l'elenco degli interventi di competenza del Ministero di cui finanziare la realizzazione, nonché l'elenco delle opere la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento.

Evidentemente i mutuati scenari di mobilità registrati negli ultimi anni, ivi inclusa la crisi pandemica Covid-19, ed il momento storico di eccezionale unicità anche in termini di risorse economiche disponibili e di margini di flessibilità concesse alle spese delle amministrazioni pubbliche, richiedono un grande sforzo unitario degli attori del comparto al fine di definire un indirizzo comune in materia di trasporti e logistica su un orizzonte pluriennale, al riparo da cambi di maggioranza e basato su fabbisogni condivisi e per quanto possibile obiettivi.



Logistics Performance Index 2018 – Italy Country Report. Fonte: World Bank

		- Constitution of the Cons	
REGIONI E AREE GEOGRAFICHE	Dotazione (Mln €)	Impegni (%)	Pagamenti (%)
	Programmi operativi	regionali	
Centro Nord	13.198	56,2	30,0
Abruzzo	414	48,3	15,3
Molise	129	49,6	23,0
Campania	4.951	37,0	18,1
Puglia	7.121	41,1	21,9
Basilicata	840	47,7	26,8
Calabria	2.379	34,8	19,0
Sicilia	5.093	32,4	17,7
Sardegna	1.376	47,4	25,3
Sud e Isole	22.303	38,3	20,1
Totale	35.501	45,0	23,7
	Programmi operativi	nazionali	
Centro Nord	1.608	65,4	26,7
Sud e Isole	13.378	57,0	20,4
Totale	14.986	57,9	21,1
	Italia		
Centro Nord	14.805	57,2	29,6
Sud e Isole	35.681	45,4	20,2
Totale	50.487	48,8	22,9

Fonte: elaborazioni Banca d'Italia su dati della Ragioneria generale dello Stato. (1) Risorse europee dei fondi FESR, FSE e cofinanziamento nazionale (al netto di Iniziativa occupazione giovani e dei Programmi di cooperazione territoriale, per i quali non è disponibile la distribuzione territoriale della spesa); dati riferiti al 30 giugno 2019.

- NECESSITÀ DI SEMPLIFICARE E DIGITALIZZARE LA CATENA LOGISTICA

La semplificazione amministrativa, la riduzione degli oneri burocratici, la velocizzazione dei controlli lungo la catena logistica rappresentano fabbisogni strutturali del sistema logistico italiano che, a seguito della crisi dettata dalla diffusione del Coronavirus, sono emersi con ancora più forza. Tenendo conto che tali variabili incidono prepotentemente nella competitività di un sistema logistico, sia in termini di "bolletta logistica" per le imprese nazionali che in termini di attrattività dei traffici con origine/destinazione internazionale, appare quanto mai urgente semplificare e riordinare i processi operativo "dall'arrivo-partenza della merce fin dal ritiro-consegna", con particolare riguardo "ai flussi di import-export che sono quelli oggi maggiormente critici nella competizione internazionale"10.

L'ultimo report della World Bank (2018) che misura il Logistic Performance Index (LPI), classificando i Paesi rispetto a sei dimensioni nel settore della logistica commerciale, che includono l'efficienza della dogana e la funzionalità nella gestione delle operazioni alla frontiera (Dogana), la qualità del commercio e delle infrastrutture di trasporto (Infrastrutture), la facilità di organizzare spedizioni a prezzi competitivi (Facilità di organizzare spedizioni), la competenza e la qualità dei servizi di logistica-autotraspor-

ti, della spedizione e della intermediazione alla dogana (Qualità dei servizi logistici), la capacità di monitorare e tracciare le spedizioni (Tracking and Tracing), la frequenza con cui le spedizioni raggiungono destinatari entro i tempi di consegna pianificati o attesi (Tempestività), colloca l'Italia al 19° posto su 160 paesi, dietro la Francia, Spagna e tanti altri paesi industrializzati, con una buona evoluzione storica delle operazioni doganali e del fattore tempestività delle spedizioni, ma probabilmente all'altezza della seconda potenza manifatturiera d'Europa.

A titolo esemplificativo, secondo lo studio Doing Business sempre della World Bank del 2015, nei porti italiani le operazioni di preparazione dei documenti, trasporto interno e movimentazione, sdoganamento, ispezioni e movimentazioni al porto e al terminale, richiedono in media complessivamente per le operazioni di esportazione 19 giorni mentre in Germania e nei Paesi Bassi richiedono rispettivamente 9 e 7 giorni. Più specificatamente, l'Italia evidenzia notevoli inefficienze nella fase di predisposizione della documentazione (per polizza di carico, dichiarazione doganale, fattura commerciale e certificati di standard tecnici/sanitari) per la quale servono complessivamente in media 11 giorni rispetto ai 4 di Germania, Francia, Olanda e ai 3 del Belgio. Per la movimentazione delle merci all'interno della zona portuale, sia sui moli che nei passaggi successivi in Italia servono 6

¹⁰ Documento DISEGNI di LEGGE di iniziativa del CNEL "Semplificazioni per il sistema della logistica italiana", 2019

giorni invece dei 2/5 dei paesi più efficienti¹¹. È esattamente su questo punto, lato portualità gateway, nonché sulla disponibilità ed efficienza delle connessioni e dei servizi intermodali da/per i porti dove si gioca la partita tra i porti del Northern Range e quelli italiani e tra questi ultimi ed i competitor mediterranei.

Sebbene fortemente migliorata la situazione negli ul-

timi anni in termini di semplificazioni e di velocizzazione delle procedure, in particolar su impulso delle iniziative dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, appare improcrastinabile un pacchetto dedicato di semplificazioni lungo la catena logistica e del trasporto, volti a render più snelli i controlli e le procedure nelle operazioni lungo la supply chain.

AMBITO	CRITICITÀ	FABBISOGNI
Policies e norme	Lunghi tempi di attuazione delle opere pubbliche Mancanza di un quadro pianificatorio e programmatorio unitario e pluriennale in materia di infrastrutture di trasporto Persistenza di processi e procedure amministrative e burocratiche timeconsuming lungo la catena logistica con limitato uso degli strumenti digitali e di sorveglianza sanitaria	Certezza giuridica attraverso l'emanazione del Regolamento attuativo del Codice degli Appalti e del DM sui livelli di progettazione, nuove procedure semplificate iter burocratici Emanazione del PGTL e del DPP Interventi di semplificazione normativa con completamento delle iniziative di digitalizzazione della catena logistica già avviate o ancora disattese e maggiori risorse e strumenti per i controlli (sanitari, safety e security)

AMBITO FINANZIAMENTI

- INSUFFICIENTE MONITORAGGIO E PROMOZIONE DELLA CAPACITÀ DI SPESA DELLE STAZIONI APPALTANTI

Le criticità normative ed amministrative appena descritte influenzano negativamente anche la capacità di spesa delle pubbliche amministrazioni. Negli ultimi anni, a fronte di un cambiato atteggiamento dei vari esecutivi nell'apporto di fondi per le infrastrutture, ha seguito una deludente intraprendenza delle maggiori stazioni appaltanti alla finalizzazione di tali investimenti; nelle stesse amministrazioni mancano, spesso, strumenti e risorse atte alla valutazione, selezione, gestione e monitoraggio sistematico dei progetti di investimento, compresi quelli finanziati dall'UE ¹². La scarsa capacità amministrativa del settore pubblico italiano, a livello sia nazionale che locale, richiede un ampio ragionamento sulla necessità di professionalità nel campo della pianificazione, nella valutazione e nel monitoraggio dei progetti di investimento.

Un esempio emblematico di scarsa attenzione a tal riguardo è rappresentato dalla progettualità della 2° sta-

zione a Foggia sulla rete TEN-T Core che, pur essendo finanziata da oltre tre anni, pur consentendo con la sua realizzazione riduzioni rilevanti degli attuali tempi di percorrenza per singola relazione pari a circa 10 minuti per i treni veloci e 15 per gli Intercity, un costo di realizzazione inferiore ad un solo kilometro di binario di rete AV e tempi brevi per l'esecuzione, riscontra inspiegabilmente un forte ritardo sul crono programma attuativo e senza alcun atto progettuale presentato.

Più in generale, non può non segnalarsi in questo ambito carenze realizzative e di "tiraggio della spesa" di molte opere programmate soprattutto nel Centro-Sud così come risulta per le cosiddette opere non avviate dal sito https://opencoesione.gov.it/it/del ciclo di programmazione 2014-2020.

In quest'ottica, sebbene la ratio sia pienamente condivisibile, non aiuta l'istituzione di una molteplicità di Agenzie e Strutture Tecniche deputate alla valutazione, gestione, monitoraggio e controllo dei programmi di spesa e degli investimenti pubblici (Nucleo di Verifica e Controllo dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, Investitalia, Cabina di Regia Strategia Italia, Infrastrutture Italia S.p.A.), di cui

¹¹ Tempi riferiti ad un'unità di merce convenzionale definita dalla Banca Mondiale del peso di 10 tonnellate, con un valore pari a \$ 20.000 e trasportato mediante un container asciutto lungo 6 metri (20 piedi), che occupa per intero. I costi includono soltanto quelli prescritti per legge nonché il pagamento delle imposte. I tempi sono definiti in giorni solari e non in giorni lavorativi. La movimentazione e il trasporto includono sia quelli sulle banchine che all'interno del porto (carico e scarico da treni o automezzi).

¹² Commissione Europea, Relazione per paese relativa all'Italia 2019 Comprensiva dell'esame approfondito sulla prevenzione e la correzione degli squilibri macroeconomici che accompagna il documento comunicazione della commissione al parlamento europeo, al consiglio, alla banca centrale europea e all'eurogruppo - semestre europeo 2019: valutazione dei progressi in materia di riforme strutturali, prevenzione e correzione degli squilibri macroeconomici e risultati degli esami approfonditi a norma del Regolamento (UE) n. 1176/2011 (COM(2019) 150 final)

non risultano chiaramente definitive le differenze di obiettivi, mission ed ambiti di competenza.

Ne consegue che nel caso in cui venissero confermate le indiscrezioni di stampa sulla destinazione delle risorse nazionali del Next Generation EU/Recovery Fund, anche al fine di immettere liquidità a breve termine nel sistema economico nazionale, è necessario un deciso ed efficace monitoraggio delle capacità di spesa nonché un rafforzamento in termini di personale delle stazioni appaltanti al fine di massimizzare le ricadute delle risorse finanziarie disponibili nel Paese e nell'incremento dell'occupazione. La capacità di spesa dell'Italia in materia di infrastrutture di trasporti, infatti, negli ultimi anni non ha mai superato i 16 miliardi l'anno¹³.

- PLURIMI INCENTIVI PER L'INTERMODALITÀ, SPESSO CONCORRENTI E SENZA CERTEZZA FINANZIARIA PER I BENEFICIARI

Lato incentivi, i sussidi per il trasporto intermodale merci istituiti a partire dal 2015 (cosiddetta Norma Merci finalizzata alle imprese ferroviarie) e rinforzati dal 2017 (Ferrobonus orientata al caricatore o al decisore del trasporto e Marebonus dedicata agli armatori con ribaltamento sugli autotrasportatori) hanno indubbiamente contribuito quota

parte a raggiungere le buone performances di traffico per le rispettive modalità evidenziate nel capitolo IV.

Tuttavia, dalle rendicontazioni dei primi anni di vigenza degli strumenti elencati, alcune tipologie di aiuto non hanno sortito del tutto i risultati attesi in funzione della mutata condizione del mercato di riferimento, per il fatto che le misure attualmente in vigore non garantiscono certezza ex-ante circa il valore unitario del contributo tale da rendere aleatoria la pianificazione economico-finanziaria dei progetti di investimento richiesti a monte o per la condizione per cui il beneficiario deve garantire determinati 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.

In tal senso, e partendo dall'assunto della necessità di mantenere in vita tali sussidi nelle more della realizzazione dei grandi interventi infrastrutturali a supporto del trasporto intermodale, appare utile una riprogrammazione dei plurimi strumenti attualmente in vigore e di recente prorogati per i prossimi anni in gradi di mitigare le criticità riscontrate ed efficientare i risultati delle misure stesse.

AMBITO	CRITICITÀ	FABBISOGNI
	Bassa e temporalmente costante capacità di spesa della pubblica amministrazione e delle aziende pubbliche, e proliferazione di enti con compiti di monitoraggio e controllo degli investimenti pubblici Incentivi per l'intermodalità fondamentali per garantire il trasporto ferroviario e quello marittimo ma con meccanismi di funzionamento e di rendicontazione onerosi	Investire sulla capacità di programmazione, progettazione e di spesa del settore pubblico ad esempio completando le opere programmate nel ciclo 2014-2020 con riferimento anche all'interdipendenza economica Razionalizzare gli enti/agenzie e definizione precisa dei compiti di valutazione e monitoraggio della spesa pubblica in investimenti Rivisitazione dei meccanismi sottostanti gli incentivi per il trasporto intermodale verso maggior utilizzo per mezzi con celere transizione ecologica

¹³ Media dal 2015 della sommatoria della spesa in infrastrutture per il trasporto di RFI, ANAS, concessionari autostradali, concessionari aeroportuali, ADSP, amministrazioni locali e altre PA, altri soggetti gubblici e privati. Fonte: CRESME

La proposta CONFSAL

Per una Italia velocemente connessa

L'attuale momento storico è probabilmente unico in termini di sfide ed opportunità, ancora di più nel settore della mobilità e dei trasporti.

Da un lato la crisi pandemica dettata dalla diffusione del Covid-19 ha fatto emergere fabbisogni ed obiettivi nuovi nel sistema dei trasporti, rendendo al contempo più lampanti ed urgenti da affrontare alcune delle cricità strutturali del sistema nazionale, fermo restando la grande incertezza che deriva dagli eventuali sviluppi dell'epidemia sanitaria nel breve termine (eventuale seconda ondata, diffusione negli altri paesi del globo). Dall'altro lato la risposta delle istituzioni, europee e nazionali e senza entrare nel merito delle misure specifiche, è stata immediata, coordinata e volutamente espansiva, a differenza di quello che successe a seguito delle crisi finanziarie ed economiche del 2009 e del 2011. Da questo punto di vista si potrebbe considerare l'attuale momento storico un tempo zero da cui trarre lezione e progettare ex novo o per efficentare il sistema, in primis quello dei trasporti che rappresenta, al contempo, uno dei settori più colpiti dalla crisi sanitaria ed uno dei settori cardine per garantire la ripartenza del Paese, se concepito nella sua dimensione degli investimenti pubblici in infrastrutture di trasporto e del loro impatto sulle variabili economiche e sull'occupazione.

Tenuto conto di questa situazione congiunturale e delle opportunità derivanti ad esempio dall'elaborazione del programma nazionale per l'utilizzo delle risorse del Next Generation EU, anche del cosidetto Recovery Fund, entro il 15 ottobre 2020, la CONFSAL ha inteso partecipare proattivamente alla fase di rilancio dell'Italia, proponendo il presente position paper quale documento istituzionale volto da un lato a definire i propri orientamenti in materia di trasporti e logistica, dall'altro nel fornire una piattaforma di idee, proposte e priorità in occasione di confronti con istituzioni ed imprese e, infine, nell'elaborare uno strumen-

to di monitoraggio delle politiche e delle misure che verranno intraprese nei prossimi anni.

La proposta della CONFSAL, che origina dall'analisi del contesto pianificatorio e programmatorio trasportistico europeo e nazionale, dallo studio dell'andamento dell'economia, del mercato del lavoro ambito trasporti e dai flussi di traffico passeggeri e merci nazionale nonché dalla sistemizzazione delle cricità e dei fabbisogni persistenti lato infrastrutture e servizi di trasporto nazionali, è sintetizzabile in un programma di azioni per rendere l'Italia "velocemente connessa" e quindi equa, richiedendo l'apertura di un tavolo di confronto con il Governo e con le altri parti sociali su tale programma.

Un paese quindi in grado di garantire connettività e condizioni eguali di accessibilità, sia infrastruttuale che nei servizi di trasporto, ai propri operatori economici ed ai cittadini, sia nella dimensione domestica che in quella internazionale, nel rispetto dei driver della sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Gli obiettivi di connettività, ben declinati nel programma "Connettere l'Italia" degli scorsi anni, devono evidentemente parlare con le nuove esigenze del mondo dei trasporti (far viaggiare passeggeri e merci in maniera rapida, fluida e "smooth" anche utilzzando le nuove tecnolige digitali) e con i non ancora del tutto definiti fabbisogni post-Covid (recupero urgente della competitività e della redditività delle aziende di trasporto e dei gestori di infrastrutture, piano di spese in conto capitale per sostenere la domanda interna e l'occupazione). Esigenze di velocità, sia nella dimensione delle procedure da adottare che nella dimensione delle tempistiche di attuazione.

Si riportano, in formato sintetico e tabellare a partire dalle criticità e dei fabbisogni individuati nel capitolo precedente e con la stessa articolazione per macro-ambiti, le linee prioritarie di intervento finalizzate a realizzare un' Italia velocemente connessa ed equa.



AMBITO INFRASTRUTTURE E SERVIZI

FABBISOGNI	PROPOSTE
Completare i corridoi, le direttrici ed i nodi infrastrutturali TEN-T e SNIT	Esprimendo condivisione per il tema del rilancio delle infrastrutture di connessione dell'intero Paese, la CONFSAL e la FAST ritiengono indispensabile e prioritaria una rivisitazione dell'elenco degli interventi e delle opere previste nell'ultimo Allegato #italiaveloce al DEF 2020 nonché nella previsione delle opere commissariate in quanto ritiene non equa la distribuzione economica delle risorse. Tale richiesta si basa su una diversa scala di preminenza, da attribuire alle opere, che riequilibri la dotazione infrastrutturale ed il livello di servizi di trasporto e logistica nelle aree meno dotate del Paese. la CONFSAL e la FAST auspicano pertanto una ripartenza da e per il Mezzogiorno, anche in riferimento all'interdipendenza economica che riguarda l'intero sistema Paese ed ai criteri di ripartizione del Recovery Fund. Ciò è in grado di dare piena attuazione e copertura economica agli interventi previsti in tale macroarea con riverberi positivi anche nel resto del Paese in primis per quelli in corso d'opera e per quelli immediatamente cantierabili, anche attingendo alle risorse del Next Generation EU, nel rispetto delle previsioni e delle indicazioni della ripartizione territoriale prevista dalla Unione Europea. Per tali motivi si ritiene indispensabile un tavolo di confronto con il Governo su #Italiaveloce. Predisporre 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 per l'adeguamento agli standard europei TEM lato ferro e per la decongestione dei flussi di traffico in entrata/uscita lato stradale/autostradale e di collegamenti ferroviari per gli aereoporti. La priorità va dedicata ai collegamenti delle Z.E.S. e delle A.L.I A latere di ciò, occorre definire un meccanismo giuridico di semplificazione e di armonizzazione dell'ente promotore dell'investimento di ultimo/penultimo miglio nel caso in cui tali interventi ricadono su sedimi ed asset di diversi gestori/enti.
Ridurre il divario di accessibilità e di connettività delle aree più isolate del Paese	Si ritiene fondamentale l'esecuzione delle opere previste e non ancora realizzate nel ciclo di programmazione 2014-2020. Inserire, in aggiunta agli interventi già previsti nel piano #Italiaveloce, il progetto di collegamento stabile dello Stretto di Messina, scegliendo l'opzione che garantisce la più rapida cantierabilità dell'intervento; una maggiore attenzione con rapidità nella realizzazione va dedicata a quelle opere che eliminano i cd. "colli di bottiglia" e/o le strozzature e quelle che hanno un alto rapporto positivo nei tempi (brevi) e nei vantaggi (rilevanti) rispetto ai costi di realizzazione, nonché quelli che agevolano la connessione delle varie reti (SNIT 1° e 2° livello) ed infrastrutture puntali in hub intermodali. Prioritizzare gli studi di fattibilità e la realizzazione della AV/AC Salerno-Reggio Calabria, e della Bologna-Bari le project review della direttrice Adriatico-Jonica e della Palermo-Catania-Messina.

FABBISOGNI	PROPOSTE
segue Ridurre il divario di accessibilità e di connettività delle aree più isolate del Paese	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) e 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, verrebbe calcolato su una percentuale del costo di esercizio (es. il 50% per le linee più squilibrate e/o il 25% per quelle meno) da erogare su servizi AV sulla relazione Sicilia/Calabria – Roma e/o su quella Puglia – Napoli/Roma e/o Puglia - Bologna sull'adriatica, così da collegare al network AV della rete TEN-T core anche Basilicata, Sicilia, Calabria Molise e Puglia; Attento monitoraggio degli investimenti portuali in particolare nei porti di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari al fine di riattivare e potenziare i traffici in tali scali quale primo passo per far rientrare immediatamente l'Italia nella gestione dei flussi trasportistici legati alla via marittima della seta. Il porto di Gioia Tauro e Taranto hanno tutte le caratteristiche per poter, in poco tempo, essere molto più utilizzati intercettando maggiori quote di traffico e che possono così essere resi multifunzionali con l'integrazione in servizio gateway. Prevedere maggiori investimenti negli scali aeroportuali secondari con funzioni di protezione civile e/o di surroga all'assenza di trasporto veloce ferroviario con connes
Garantire adeguati livelli di servizi di trasporto passeggeri e merci anche in condizioni emergenziali	Se è vero che la resilienza è rientrata tra gli obiettivi del sistema dei trasporti nazionale con l'Allegato #italiaveloce al DEF 2020, è altrettanto vero che non può essere definita come mero obiettivo di prevenzione, di manutenzione e di ripristino a seguito di calamità o emergenze naturali. La resilienza del sistema dei trasporti deve garantire infrastrutture e servizi di trasporto funzionanti a prescindere dalla natura dello shock su quelle direttrici e quelle relazioni ritenute essenziali per il paese e che non possono essere oggetto di blocco, sospensione o interruzione. Da un lato nel comparto passeggeri vige il principio di servizio universale e molti servizi vengono regolati da contratti con il pubblico, il segmento merci è sostanzialmente liberalizzato con l'eccezione dei servizi di continuità territoriale. In tal senso, e prendendo ad esempio il recente periodo di lockdown, se gli autotrasportatori non avessero trovato più redditizio trasportare la merce da un versante all'altro del paese, la distribuzione sanitaria o quella alimentare si sarebbe bloccata senza alcuna possibilità di intervento del regolatore pubblico.

FABBISOGNI	PROPOSTE
segue Garantire adeguati livelli di servizi di trasporto passeggeri e merci anche in condizioni emergenziali	Emerge pertanto la necessità di definire un livello minimo di servizi di trasporto essenziali, con strumenti finanziari a garanzia delle imprese che effettuano servizi di trasporto o che gestiscono infrastrutture, ad esempio creando un fondo di resilienza in percentuale del fondo investimenti annuale, che attiverebbe aiuti e sussidi automatici in predefinite condizioni di crisi imprevedibili a tutela del funzionamento del sistema dei trasporti nazionale.
Diffusione della cultura dell'asset management e ridefinizione dei poteri e compiti di vigilanza delle amministrazioni	Introdurre in tutte le amministrazioni che gestiscono infrastrutture di trasporto procedure di asset management, attivando un modello strategico e sistematico per esercire, manutenere, migliorare ed eventualmente in seguito, espandere la rete di infrastrutture di trasporto in modo efficace ed efficiente durante il suo ciclo di vita, pianificando e programmando le fasi di manutenzione autonoma, preventiva, incidentale e migliorativa. Investire risorse statali, attribuendo risorse proporzionate all'estensione territoriale, per un piano della manutenzione della rete viaria secondaria (provinciale) che ammonterebbe ad un fabbisogno stimato annuo di 6,1 miliardi di euro. Sia per le tratte in gestione diretta che per gli asset affidati in concessione è necessario istituire centrali di monitoraggio e di ispezione delle infrastrutture, ruolo che dovrebbe avere la costituenda ANSFISA, che dovrebbe dotarsi attraverso un importante piano assunzionale di tecnici e persone competenti e strutturate con know-how maturato sul campo. Con riferimento al rapporto tra concedente e concessionario si deve rilevare che alcuni aspetti relativi al rispetto dei piani di investimento previsti nei PEF, o il rischio traffico, il subentro di un nuovo concessionario, la risoluzione alternativa delle controversie dovrebbero essere maggiormente approfondite nelle convenzioni e monitorate assiduamente dagli organi competenti. Diffusione delle nuove tecnologie come dispositivi e apparati posizionati a terra (sensori/attuatori) e sistemi satellitari o aerei (droni) per il monitoraggio dello stato di salute delle infrastrutture di trasporto nazionali.
Riprogettare la mobilità urbana nell'ottica della sostenibilità, investendo in infrastrutture e rinnovo parco mezzi	Procedere con urgenza agli investimenti di integrazione delle reti ferroviarie per il TRM a Milano, Roma, Torino e Napoli e di integrazione modale con gli altri sistemi di adduzione (linee autobus, sistemi di mobilità condivisa, micromobilità elettrica e mobilità dolce) Incrementare le risorse nazionali destinate al cofinanziamento per la riconversione del parco mezzi, con attenzione altresì alle infrastrutture locali per il rifornimento di carburanti alternativi che favoriscano una veloce transizione ecologica. Introdurre forme di monitoraggio costante dei target di mobilità sostenibile da raggiugere a step graduali.

FABBISOGNI	PROPOSTE
segue Riprogettare la mobilità urbana nell'ottica della sostenibilità, investendo in infrastrutture e rinnovo parco mezzi	Incrementare gli incentivi fiscali per le aziende che promuovono l'utilizzo dei mezzi pubblici o di forme di mobilità dolce negli spostamenti casa lavoro ed altrettanto per quei comuni e scuole/università che promuovono gli spostamenti su TPL casa-scuola/università Piano di implementazione degli ITS nell'ambito della mobilità urbana finalizzata prioritariamente allo sviluppo dell'e-ticketing, alla gestione e controllo del traffico ed alle informazioni real-time per gli spostamenti dei passeggeri ed all'efficientamento della city logistics. Definire a supporto degli enti locali e delle aziende di TPL una riprogettazione dei servizi che tenga conto dei flussi di mobilità post Covid conseguenti anche alla riorganizzazione delle forme di lavoro aziendali, valorizzando l'unitarietà dei servizi ed evitando duplicazioni degli stessi tra enti soggetti ad obbligo di servizio pubblico e servizi di mercato che potrebbero minare la già critica condizione economica del comparto.
Concentrazioni imprenditoriali 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	Favorire l'aggregazione industriale nel comparto attraverso un condiviso contratto di filiera tra le parti sociali ed una semplificazione degli strumenti che permettono collaborazioni e aggregazioni tra imprese nell'ambito di filiere (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", 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. Supportare, con programmi formativi finanziati e campagne promozionali tese ad aumentare la vocazione tra i giovani, il deficit di autisti professionisti in Italia (che secondo Conftrasporto ammonta a 15.000 in Italia) e di macchinisti nel settore ferroviario.



FABBISOGNI	PROPOSTE
Certezza giuridica attraverso l'emanazione del Regolamento attuativo del Codice degli Appalti e del DM sui livelli di progettazione, nuove procedure semplificate iter burocratici	Risulta urgente garantire stabilità giuridica alla disciplina dei contratti pubblici, soprattutto attraverso la piena implementazione del nuovo Codice degli Appalti che, a quattro anni dalla sua prima stesura, non vede ancora pubblicato il proprio Regolamento Attuativo, con tutte le incertezze procedurali che questo comporta e rendere strutturali alcune modifiche apportate con la recente L.120/2020 (istituto commissariale per le opere pubbliche complesse, snellimento delle procedure di gara, alleggerimento responsabilità del RUP, CCT quale strumento di risoluzione alternativa delle controversie). Ampi margini di miglioramento potrebbero discendere da analisi più accurate dei costi e dei benefici delle opere, attraverso la piena applicazione delle Linee Guida del MIT sulla valutazione delle opere pubbliche, da misure di semplificazione degli iter autorizzativi in ambito CIPE, dallo snellimento delle procedure e composizione delle Conferenze dei servizi, dall'accelerazione degli iter per le procedure ed autorizzazioni di carattere ambientale, dal più ampio ricorso alle procedure di e-procurement nonché dall'emanazione del DM per la progettazione di fattibilità (come previsto dal comma 3 art. 23 del D.Lgs. 50/2016 e non ancora emanato).
Emanazione del PGTL e del DPP	Appare inderogabile la necessità di elaborare il nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica, che superi le previsioni del 2001 e l'aggiornamento del 2011. In tal senso, si accoglie positivamente quanto indicato nell'Allegato #italiaveloce al DEF 2020 in merito all'inizio di tale processo, a cui la CONFSAL e la FAST danno piena disponibilità di confronto, oltre che nel tavolo richiesto al governo, anche nei processi di ascolto con le parti sociali. Analogamente, appare necessario l'approvazione del DPP quale strumento programmatorio delle grandi infrastrutture nazionali di trasporto, garantendo un orizzonte temporale pluriennale e coperture finanziarie certe alle opere ivi incluse. Centrale la riattivazione per la CONFSAL e la FAST in qualità di associazione di categoria fra gli organi propositivi, consultivi, di ascolto e di negoziazione, quali a titolo esemplificativo del Partenariato della Logistica e dei Trasporti (disciplinato dall'art. 1 comma 585 della Legge n. 205 del 27/12/2017-Legge di Bilancio 2018) e della piena operatività della Conferenza nazionale delle Autorità di sistema Portuale (prevista dal D.Lgs. 169/2016) prevedendo nuovamente l'inclusione delle OO.SS. presenti al CNEL.

FABBISOGNI	PROPOSTE		
	La priorità è quella di dare rapida e piena implementazione a quelle misure di sempli-		
	ficazione e quindi di digitalizzazione già previste da strumenti normativi e non anco-		
	ra attuate, tra cui l'estensione dello "sdoganamento in mare" e lo sviluppo dei "Fast		
	Corridor doganali" sui porti nazionali, l'attuazione dello Sportello Unico Doganale e		
	dei Controlli (SUDOCO) e dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) previsti nella		
	riforma dei porti salvaguardando i controlli sanitari, di safety e security .		
	Considerata la forte spinta digitale provocata dall'emergenza coronavirus, si auspica		
	una completa digitalizzazione e dematerializzazione documentale in ambito traspor-		
	ti, con relativa semplificazione/automazione dei relativi controlli ed interoperabilità		
	dei sistemi informatici degli operatori di mercato, dei porti, delle pubbliche ammini-		
Interventi di	strazioni competenti, dei retroporti e dei gestori delle infrastrutture, che dovrebbe		
semplificazione	essere implementato dall'ente incaricato alla realizzazione della Piattaforma Logi-		
normativa e	stica Nazionale. In tal senso, è necessario un potenziamento delle risorse materiali		
contrattuale con	e immateriali per disbrigo pratiche, procedure e strumenti per i controlli più celeri		
completamento	ed efficienti (sanitari, safety e security) anche attraverso la connessione con la rete		
delle iniziative di	digitale a ultra banda e 5G di tutte le infrastrutture puntuali di trasporto e logistiche		
digitalizzazione della	per passeggeri e merci.		
catena logistica già	Le normative che regolano i rapporti di lavoro possono essere il motore dello svilup-		
avviate o ancora	po o, viceversa, una zavorra per qualsiasi prospettiva di crescita. Sono il fattore che		
disattese e maggiori	fa la differenza, che regolano la competitività di un Paese e la sua civiltà giuridica,		
risorse e strumenti per i controlli (sanitari,	che metteno al riparo aziende e lavoratori dalla concorrenza sleale, che determinano		
safety e security)	il successo di un progetto imprenditoriale. Il percorso sui cui incamminarsi per rendere più omogenea, efficace ed equa la con-		
Salety e security/	trattazione del comparto è che tutti i settori produttivi, con riferimento alle macro		
	aree merci e passeggeri, abbiano un riferimento unico sull'organizzazione e il costo		
	del lavoro.		
	La soluzione auspicata è un contratto di filiera, che tenga conto dei fattori es-		
	senziali 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.		
	Favorire, anche con risorse pubbliche e per il tramite delle associazioni datoriali e		
	sindacali, un grande piano per la formazione dei lavoratori dell'ambito trasporti e		
	logistica in materia di nuove tecnologie e digitalizzazione dei processi e dei prodotti.		

FABBISOGNI	PROPOSTE
Investire sulla capacità di programmazione, progettazione e di spesa del settore pubblico	Assicurare il rispetto delle attuali previsioni di legge per l'equa ripartizione delle risorse finanziarie ordinarie, dei Fondi UE e del Recovery Fund nelle macroaree del Paese. Per quest'ultimo Fondo vanno applicati, nella ripartizione complessiva delle risorse economiche da impiegare nelle progettualità per missioni e territorio, attraverso il processo di ascolto degli attori e delle parti sociali coinvolte al tavolo richiesto, i tre criteri della popolazione, l'inverso del PIL procapite e la media del tasso di disoccupazione degli ultimi cinque anni e gli altri criteri saranno eventualmente delineati in ambito UE. A latere di quanto espresso in termini di certezza del quadro regolatorio, semplificazione delle norme in materia di progettazione, autorizzazione e procedure degli appalti pubblici, vige un problema di capacity building delle pubbliche amministrazioni dovuti anche alla carenza e all'invecchiamento degli organici. Senza creare ulteriori nuovi enti o strutture, si ritiene auspicabile affiancare alle stazioni appaltanti meno virtuose degli uffici di scopo, composti da organici di amministrazioni e/o imprese pubbliche che presentano le migliori performances in termini di rapporto tra stanziamenti e capacità di spesa, nel rispetto delle competenze di ciascun ente. Tali équipes di professionisti specializzati potrebbero coadiuvare le strutture preposte nella rimozione degli ostacoli tecnici ed amministrativi nelle procedure di progettazione ed affidamento nonché nel monitoraggio dell'esecuzione dei contratti, favorendo la velocizzazione della spesa pubblica.
Razionalizzare gli enti/ agenzie e definizione precisa dei compiti di valutazione e monitoraggio della spesa pubblica in investimenti	Ricomporre le diverse agenzie ed enti (Nucleo di Verifica e Controllo dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, Investitalia, Cabina di Regia Strategia Italia, Infrastrutture Italia S.p.A.) con competenza in materia di valutazione, gestione, monitoraggio e controllo dei programmi di spesa in conto capitale delle pubbliche amministrazioni centrali, delle società partecipate e degli enti territoriali cui lo stato compartecipa, in un unico ente che aggrega tali funzioni, a prescindere dalle fonti di finanziamento (bilancio statale, fondi europei, etc) e con potere sostitutivo nel caso di inerzia delle amministrazioni vigilate. Tali funzioni potrebbero essere incardinate presso la Struttura Tecnica di Missione del MIT con composizione allargata alla PDCM, ai diversi ministeri interessati ed alla rappresentanza degli enti territoriali e delle società pubbliche ed alle OO.SS. Confederali presenti al CNEL.
Rivisitazione dei meccanismi sottostanti gli incentivi per il trasporto intermodale	I principali incentivi per il trasporto intermodale (Norma Merci e Ferrobonus) e per le Autostrade del Mare (Marebonus) vigenti, peraltro rinnovati per i prossimi anni con L. 77/2020 e ritenuti 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, dovrebbero essere efficientati nei loro meccanismi di funzionamento.

FABBISOGNI	PROPOSTE
segue Rivisitazione dei meccanismi sottostanti gli incentivi per il trasporto intermodale	Proposte Più specificatamente, e con maggiore valenza in periodo post-Covid con crisi di liquidità delle imprese, andrebbe valutata 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 prevedendo recuperi ex post delle somme, eventualmente, indebitamente percepite. 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 nell'attuale periodo, dovrebbe essere sufficientemente flessibile nel considerare contrazioni del mercato. In terzo luogo appare necessario 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. In termini più generali, e considerato che su alcune relazioni commerciali alcuni incentivi modali sembrano essere concorrenti, si ritiene necessaria una riflessione sulla razionalizzazione di tali sussidi, nell'ottica di integrare le diverse modalità di trasporto "sostenibili" e funzionali a riconoscere il contributo all'utente, che utilizza la modalità di trasporto generando migliori performances in termini di esternalità negative risparmiate, per specifica tratta.

Conclusioni

Per una Italia velocemente connessa

Le proposte di CONFSAL e FAST, emerse nel presente position paper, sono finalizzate a programmare e realizzare un sistema nazionale dei trasporti e della logistica più sostenbile, più resiliente e più competitivo nel breve, medio e lungo periodo.

Il mix di misure proposte nel capitolo precedente, che deriva da un'attenta analisi del contesto e dei principali fabbisogni strutturali e congiunturali post Covid-19, appaiono essere proposte realistiche, pragmatiche e migliorative rispetto all'assetto infrastrutturale, normativo e di finanziamento in materia di trasporti che il Governo si è dato a partire dal 2016; pertanto risulta essere ovvio e necessario il completamento delle opere infrastrutturali previste nel ciclo di programmazione 2014/2020.

Le misure proposte non rappresentano tanto un libro dei sogni su cui effettivamente non vi sarebbero margini di confronto con qualsiasi interlocutore, bensì delle azioni implementabili a breve con impatti duraturi sul sistema e che non necessitano di stravolgimenti normativi o programmatori.

Il primo punto da discutere nel richiesto tavolo di confronto con il Governo e le altre parti sociali riguarda la rivisitazione dell'elenco dei programmi e degli interventi prioritari per il Paese definiti nell'ultimo Allegato #italiaveloce al DEF 2020, al fine di rispondere ad una più equa distribuzione economica delle risorse per investimenti, che prioritizzi la questione del Mezzogiorno e che incida positivamente sulla necessaria crescita del PIL.

Tale richiesta si basa su una diversa scala di priorità da attribuire alla scelta ed al finanziamento delle opere, che riequilibrino la dotazione infrastrutturale ed il livello di servizi di trasporto e logistica nelle aree con più ampio divario di accessibilità nel Paese e nella UE 27. A

tal riguardo risulta essere prioritaria anche la correlata individuazione delle risorse economiche necessarie per giungere a un miglioramento del PIL e dell'occupazione.

In termini di fabbisogni di copertura economica le misure prospettate nel capitolo precedente non appaiono incidere pesantemente sulle finanze pubbliche. Gli incentivi per l'incremento dei servizi ferroviari, in particolare AV, nelle Regioni a più alto gap di accessibilità, la definizione di un plafond da attivare nel caso di shock di domanda o di offerta, al fine di garantire livelli minimi di servizi di trasporto nel Paese, il piano di manutenzione per la rete viaria secondaria, l'incremento del fondo per il rinnovo del parco rotabile in materia di TPL, il potenziamento del personale degli enti deputati a funzioni di vigilanza e monitoraggio, il rafforzamento degli incentivi per le aggregazioni di impresa, lo stanziamento a favore della formazione del personale del comparto ed il completamento ed estensione delle iniziative di digitalizzazione della catena logistica in Italia, non sembrano essere misure improponibili dal punto di vista delle risorse economiche necessarie all'implementazione delle stesse.

A maggior ragione, in considerazione dell'impatto atteso sulla possibilità di far "atterrare" velocemente la spesa pubblica sull'economia nazionale e delle interpendenze economiche nazionali, per cui l'effetto moltiplicatore degli investimenti nel Mezzogiorno, erogati rispettando le previsioni e le indicazioni della ripartizione territoriale con gli stessi criteri utilizzati dalla Unione Europea, si propagherebbero nell'intera economia nazionale, le misure prospettate potrebbero essere incorporate nel piano nazionale, sezione trasporti e mobilità, di risposta al Next Generation EU.

Riguardo a quest'ultimo punto, dalle prime versioni che circolano sulla lista progetti da candidare a Bruxelles, si evidenzia la necessità, in ambito infrastrutture e trasporti, di un maggiore coraggio rispetto ai 18,2 miliardi di euro che dovrebbero sommare gli interventi infrastrutturali candidati, integrandoli con quanto delineato nel presente documento con quelli che emergeranno nel auspicato tavolo di confronto con il Governo.

Anche qui, la CONFSAL e la FAST sono disponibili ad interloquire con il decisore pubblico in questa delicata quanto decisiva fase di programmazione degli interventi del piano nazionale per la ripresa e la resilienza.

Le altre azioni prospettate, dal completamento/rivisitazione del codice degli appalti, passando per la razio-

nalizzazione delle agenzie ed enti deputati al controllo della spesa pubblica e degli incentivi per l'intermodalità, sono misure a costo zero per il settore pubblico o comunque invarianti rispetto alle risorse già stanziate.

Arriviamo, infine, alla questione che ci coinvolge in prima persona e ci sta più a cuore, l'aspetto contrattua-le. Parlare di contratti in uno studio che ha come obiettivo l'ammodernamento, l'efficientamento e la ripartenza del sistema dei trasporti italiano non è un capriccio da sindacalisti.

Le normative che regolano i rapporti di lavoro possono essere il motore dello sviluppo o, viceversa, una zavorra per qualsiasi prospettiva di crescita. Sono il fattore che fa la differenza, che regolano la competitività di un Paese e la sua civiltà giuridica, che metteno al riparo aziende e lavoratori dalla concorrenza sleale, che determinano il successo di un progetto imprenditoriale.

Le criticità che riguardano l'Italia le conosciamo tutti. Dumping, discriminazioni, proliferazione di contratti per settori contigui e affini (nel comparto dei trasporti ce ne sono circa 70). Il percorso sui incamminarsi per rendere più omogenea, efficace ed equa la contrattazione del comparto è che tutti i settori produttivi, con riferimento alle macro aree merci e passeggeri, abbiano un riferimento unico sull'organizzazione e il costo del lavoro.

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 valido percorso tutte le macro-aree 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.

In definitiva, la CONFSAL e la FAST ritiengono che il pacchetto di misure prospettato nel presente studio possa essere una base di discussione con i policy maker nell'ambito della presente iniziativa e, successivamente, nel richiesto tavolo di confronto con il Governo e le altre parti sociali nell'ottica di costruzione di quel Piano Generale dei Trasporti o di quella Politica Industriale della Mobilità nazionale, finalizzati a realizzare un'Italia "velocemente connessa" ed equa attraverso un percorso di cooperazione e partenariato con tutte le parti in causa.

APPUNTI

APPUNTI



CONFSAL

Confederazione generale Sindacati Autonomi Lavoratori Viale di Trastevere 60, 00153 Roma Tel: 06.585207.1

E-MAIL: 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

E-MAIL: sg@sindacatofast.it

WWW.CONFSAL.IT WWW.SINDACATOFAST.IT