



2025 ITALIA VELOCEMENTE CONNESSA

Opportunità e sfide
del sistema dei trasporti nazionale
nel contesto di **POLICRISI**

05

Premessa

06

2025
Un contesto **internazionale**
in turbolenza

10

Andamenti **nazionali**

17

Stato di avanzamento
delle proposte **IVC**

21

Le proposte **2025-2026** di
FAST-CONFSAL

32

Conclusioni

34

Addendum
Principali proposte
normative europee di settore
anno 2025 e 2026

Pubblicato il
24/12/2025

Ringrazio per il lavoro svolto:

Vincenzo Multari

Segretario nazionale
SLM FAST-CONFSAL

Apostolico Nicola

Segretario nazionale
SADA FAST-CONFSAL

Stefano Francucci

Segretario nazionale
FAST T.A.-CONFSAL

Matteo Arena

ARELOGIK SRLS

Graphic designer:

Andrea Blasi

Contributi grafici e foto:
© 2025 Adobe Stock

Segreteria Generale FAST-Confsal

Via Prenestina 170 - 00176 Roma

Tel 0689535974 - Fax0686535976

e-mail: sg@sindacatofast.it

www.sindacatofast.it

www.lavocetrasportiediritti.it

A cura del Centro studi Fondazione SMA

Via Del Castro Pretorio 42 - 00185 Roma

e-mail: info@fondazionesma.it

www.fondazionesma.it

Premessa

Opportunità e sfide del sistema dei trasporti nazionale nel contesto di **POLICRISI**

Giungiamo alla sesta edizione di aggiornamento annuale della nostra piattaforma programmatica in materia di pianificazione, programmazione e contrattualistica del lavoro nazionale nel settore dei trasporti e della logistica.

Con le nostre proposte abbiamo inciso su alcune riforme ed investimenti del PNRR; su alcune misure legislative adottate ad esempio in materia di contratti pubblici, di finanziamenti per la digitalizzazione nei trasporti e di revisione delle concessioni autostradali; nella riattivazione e nell'avanzamento di rilevanti investimenti per il Mezzogiorno e per le aree a bassa accessibilità del Paese (AV a sud di Salerno, potenziamento dei porti, infrastrutture di TRM e rinnovo del parco mezzi per il TPL), con uno sguardo che traguardasse l'orizzonte post-2026.

La situazione globale che vede l'intrecciarsi e l'amplificarsi a vicenda di crisi di natura diversa (politiche, economiche, ambientali e energetiche, sociali), tanto da parlarsi di situazione di «policrisi» con un impatto diretto anche sul comparto dei trasporti nazionali, impone tuttavia una profonda riflessione sulle nuove sfide e opportunità a cui dobbiamo saper rispondere come Paese.

Pietro Serbassi

Segretario Generale FAST - Confsal
e Presidente Fondazione SMA

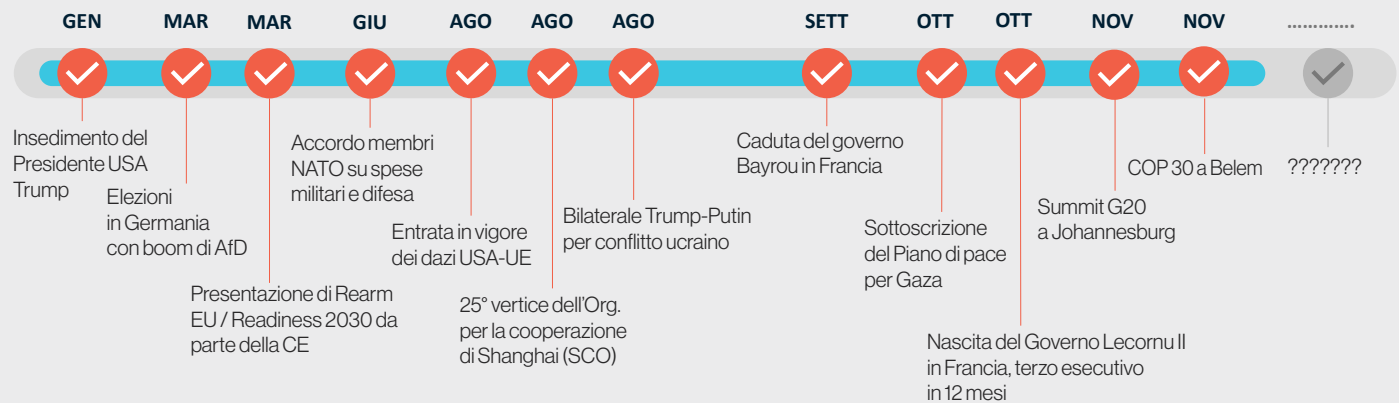
Italia velocemente connessa



2025

Un contesto internazionale in turbolenza

Incertezze politiche, economiche, militari, ambientali



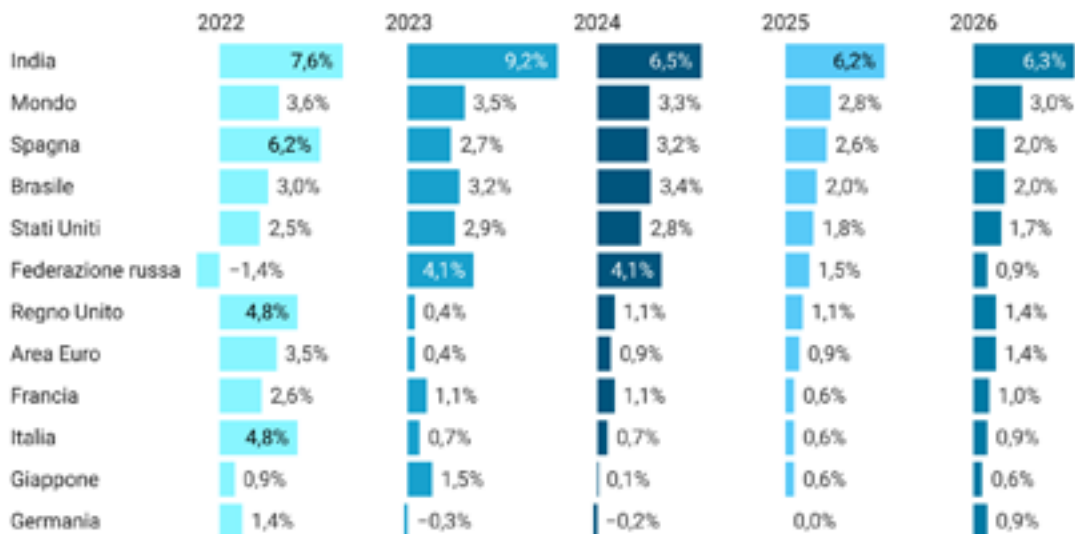
Le risposte macroeconomiche e dei mercati all'incertezza

PIL

Incertezze legate ai dazi sugli scambi e alla persistenza dei conflitti geopolitici dovrebbero condurre ad un rallentamento della crescita del PIL globale (+2,8%), particolarmente impattati gli USA.

Permane difficile il quadro macroeconomico tedesco per il 2025 e bassa crescita in Italia e Francia.

Pil reale (% YoY)



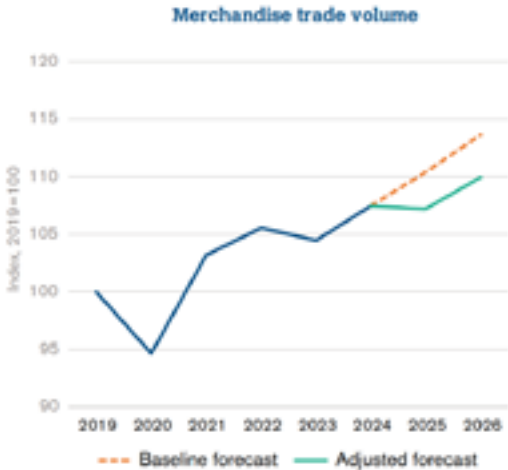
Fonte: European Commission European Economic Forecast Maggio 2025 e FMI World economic outlook aprile 2025

Commercio internazionale beni e servizi

Boom import-export mondiale sino al Q2 2025 per anticipazione entrata in vigore dei dazi.

Previsto calo del -0,2% nel 2025 degli scambi di beni (-1,7% negli USA) con un impatto, seppur limitato, anche sui servizi (+4,0% aggiornato vs. +5,1% stime iniziali)

Fonte: WTO, Global Trade Outlook, aprile 2025



Aspettative inflazionistiche

Secondo le stime per il 2025, il regime USA dei dazi sugli scambi internazionali dovrebbe impattare con un +4,6% di aumento del tasso di inflazione annualizzato negli Stati Uniti; nell'area Euro la situazione dovrebbe stabilizzarsi nel secondo semestre intorno al +1,6%

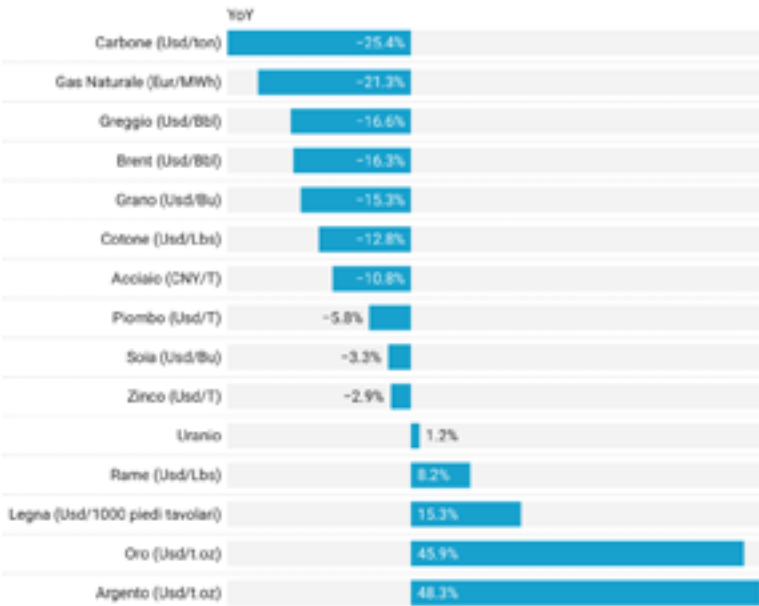
Fonte: JP Morgan; Global Inflation Forecast, 30/07/2025

Andamento indice prezzi al consumo core (tutti beni di consumo esclusa l'energia)



Prezzi delle materie prime e energetiche

YoY % (02/10/2025)



Fonte: Trading Economics, 02/10/2025

Le incertezze e le aspettative di rallentamento del ciclo economico contribuiscono al calo della domanda e dei prezzi di molte materie prime, sia industriali che energetiche, mentre crescono le quotazioni di beni rifugio come l'oro e l'argento.

Noli trasporto marittimo container

Le stime indicano un incremento della capacità allocata su servizi liner container per il 2025 del +6,6% ed un aumento della merce trasportata del +2,0%, nonostante il perdurante calo dei noli spot container (-55% dello SCFI) che fotografano una situazione di overcapacity

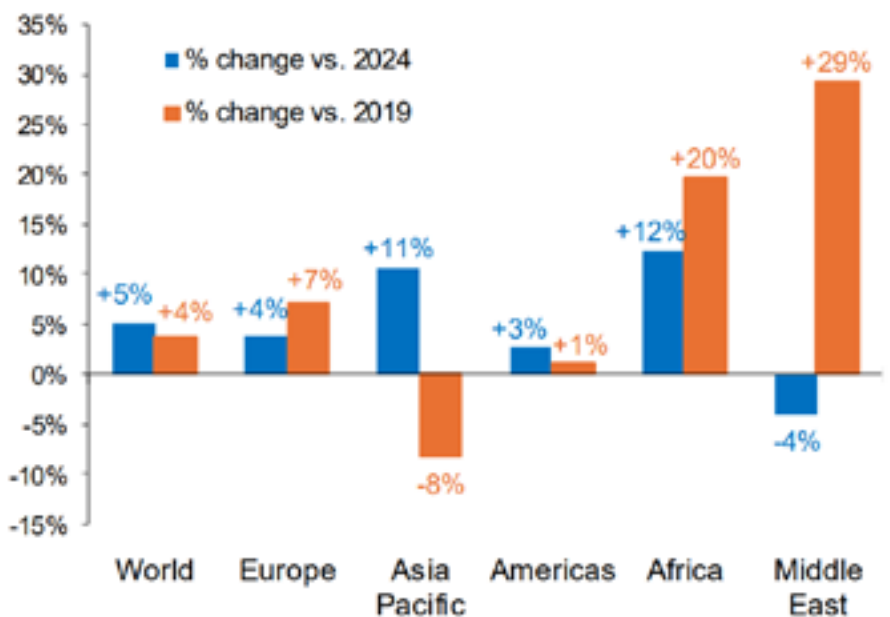
Fonte: Shanghai Containerized Freight Index del 02/10/2025 che misura l'andamento dei prezzi di mercato (tariffe spot e altri oneri) per il trasporto marittimo di container dall'esportazione da Shanghai verso 15 principali destinazioni globali in Asia, Europa e America.



Turismo internazionale

Nonostante un crescente calo nelle aspettative di propensione ai viaggi sottolineata dagli esperti del turismo intervistati da UN Tourism, derivanti dalle tensioni economiche e geopolitiche in atto, le proiezioni di un aumento degli arrivi internazionali a livello globale del +5% rimangono confermate secondo l'Agenzia ONU.

International tourist arrivals, January-June 2025 (% change)



Fonte: UN Tourism, World Tourism Barometer: September 2025

I driver strutturali di lungo periodo

SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Nonostante un graduale ripensamento politico ed operativo globale dell'approccio «duro e puro» alla sostenibilità ambientale a tutti i costi, la sostenibilità emerge sempre più non solo come obbligo normativo e si sta consolidando come trend di mercato, un driver di innovazione a cui anche i consumatori e i committenti fanno maggiore attenzione

DIGITAL TRANSFORMATION

Pervasività delle tecnologie digitali e degli strumenti di intelligenza artificiale (AI) nei processi decisionali e produttivi aziendali è ormai evidente da qualche anno.

Il mercato globale privato dell'AI, fortemente ad appannaggio degli USA, è stimato a 540 Mld \$ nel 2024 (circa il 6% del giro d'affari dell'IT) e secondo stime raggiungerà gli 1,27 trilioni \$ entro il 2028.

In questo scenario, il settore dei trasporti e della logistica emerge come uno dei campi di applicazione più dinamici, con tassi di crescita vertiginosi a livello mondiale, con investimenti nell'AI valutati in circa 15 Mld \$ a livello globale nel 2024

SLOWBALISATION

Riconfigurazione progressiva delle mappe commerciali e degli IDE guidata da tensioni geopolitiche, nuove politiche commerciali e industriali e una ricerca strategica di maggiore resilienza. Tra i principali indicatori di tale fenomeno:

- Nearshoring con circa il 50% delle aziende USA che prevede di aumentare gli acquisti dall'America Latina e le imprese europee che nel II trimestre '25 stanno incrementando le forniture da Marocco (+53%), Egitto (+73%) e Tunisia (+35%)*
- Nel 2025 secondo anno di fila di calo degli IDE globali (-11%)**

DEMOGRAFIA

Crescita demografica globale in rallentamento con popolazione mondiale che raggiungerà il picco di circa 10,3 miliardi nel 2080, con forte differenziazioni regionali, per poi diminuire. Aumento dell'aspettativa di vita, forte urbanizzazione soprattutto in Africa e in Asia (fonte: UN «World Population Prospects 2024»)



Andamenti nazionali

key takeaways

Economia e turismo

- Stima PIL 2025 +0,6% sul 2024 dopo il +0,7% dell'anno precedente, rallentato nella traiettoria di crescita dalla bassa crescita dei principali partner commerciali europei e dalle tensioni e conflitti internazionali.
- Per il 2025 viene stimata una buona crescita dei consumi privati interni (+1%), degli investimenti fissi lordi (+1,3%) e dell'export (+3,1%) rispetto al 2024. Sul lungo periodo emerge con forza la dinamicità dell'export, con un +58% nel periodo 2009-2025, nonché un buon recupero negli anni post-pandemia degli investimenti fissi lordi con un +35,9% sul 2019.
- Ottimo il dato degli arrivi turistici (nr. di turisti che soggiornano in una struttura ricettiva) che anche per il 2025 dovrebbe confermare il trend positivo con i valori in crescita a doppia cifra rispetto al 2019.

Trasporto merci

- Si stimano per il 2025 ottimi andamenti per i traffici pesanti su autostrada (+5%), traffici marittimi container (circa +10%) mentre il cargo aereo dovrebbe rimanere stabile rispetto al 2024 e ancora in calo, in treni-km, il traffico ferroviario cargo (-3,3%). Rispetto al 2019 dovrebbero essere indietro solo le movimentazioni totali marittime a causa del cronico calo delle rinfuse solide e liquide.
- In aumento il deficit della bilancia dei trasporti mercantili nel 2024 (-11,6 Mld €), con una quota di mercato dei vettori nazionali sull'import-export rimasta in media nel complesso, calcolata ponderando per i costi del trasporto, stabile al 15,7%.

Trasporto passeggeri

- Comparto aereo dovrebbe registrare un +5,2% per il 2025, seguito da passeggeri marittimi e crocieristi con circa +3%; stabili le percorrenze dei veicoli leggeri su autostrada. In calo anche per quest'anno (-5,7%) i passeggeri su AV e IC, con una domanda che ancora non ha raggiunto il 2019.
- Lato TPL, nel 2024 i viaggiatori-km su bus, tram e metro hanno recuperato i valori del 2019. Per il trasporto ferroviario regionale, la domanda 2024 vs. 2019 rimane negativa (-11%). Sul comparto gravano modifiche strutturali delle abitudini negli spostamenti casa-lavoro a cui si aggiunge una limitata offerta di servizi.

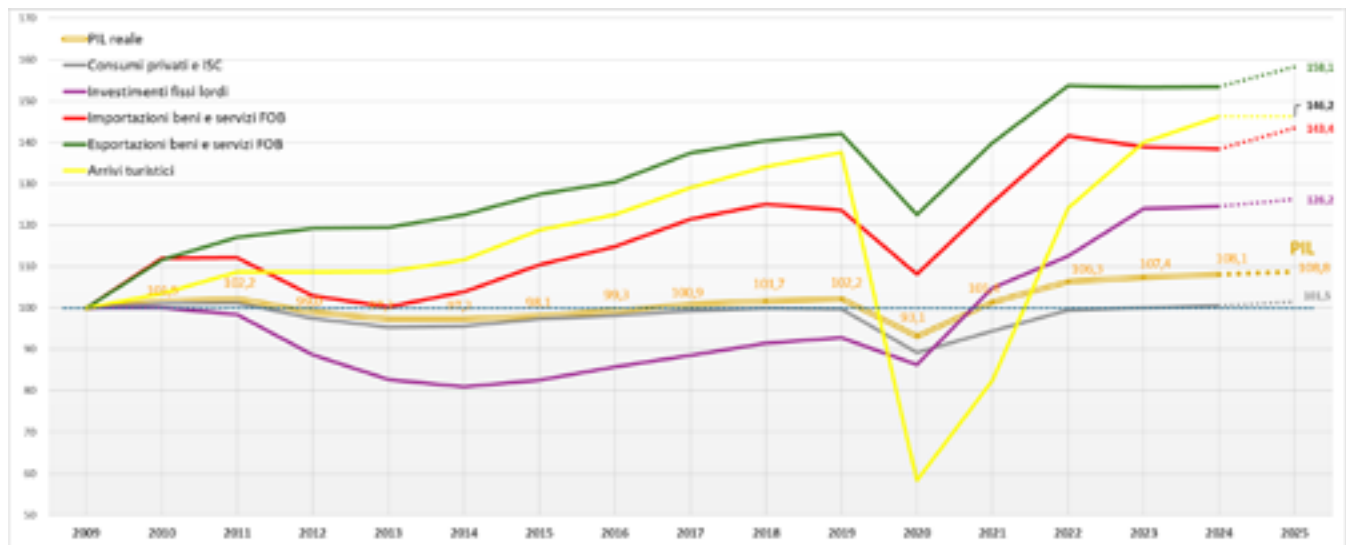
Investimenti PNRR nel comparto

- Gli ultimi dati (maggio 2025) sulla spesa dichiarata / budget totale degli investimenti PNRR per il comparto trasporti e logistica mostrano un avanzamento del 34,3% (11,7 Mld / 34,2 Mld), ad un anno dalla conclusione, con un limitatissimo progresso rispetto alla rilevazione effettuata in IVC 2024 (30,26% a giugno 2024).
- Particolarmente bassi gli avanzamenti finanziari per gli interventi ferroviari AV Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia; per gli interventi di cold ironing e di efficientamento energetico nei porti nazionali e gli investimenti infrastrutturali nelle ZES.

Mercato del lavoro

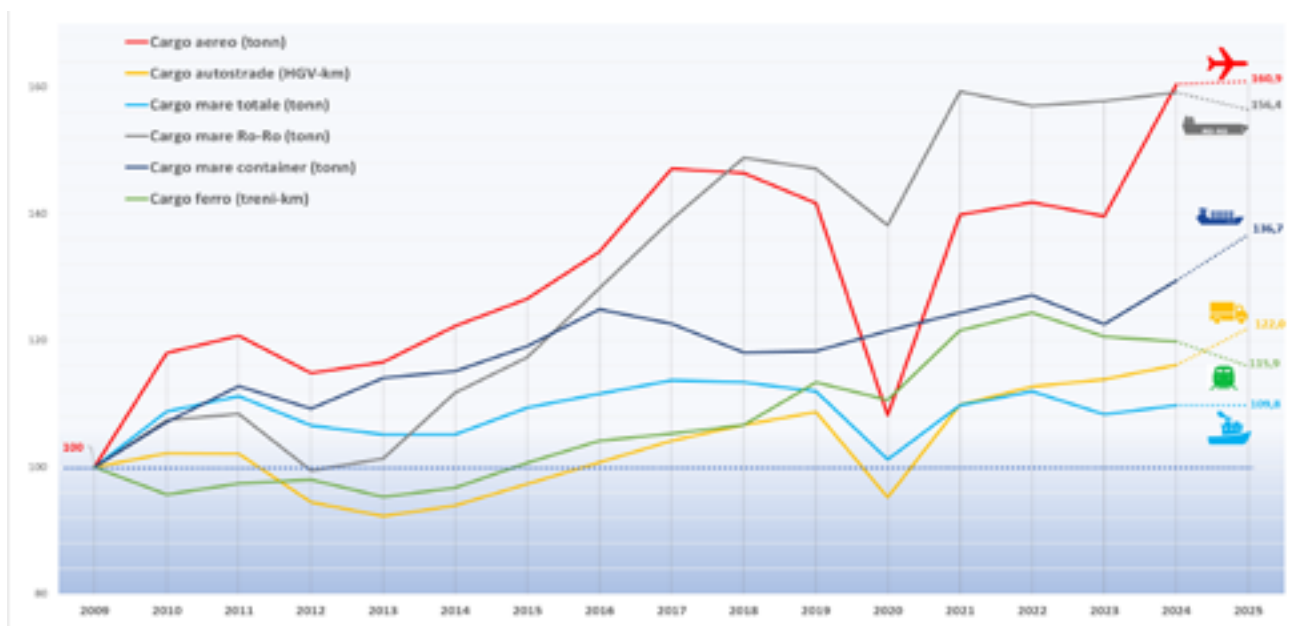
- Permangono forti gap rispetto alla domanda di specifiche professionalità quali autisti di veicoli pesanti, autisti di autobus e macchinisti. Molte imprese necessitano di upskill dei propri addetti nell'utilizzo delle nuove tecnologie mentre le imprese di costruzioni hanno difficoltà nel reperimento di operai specializzati e di progettisti tecnici.
- Il mercato della logistica vede ancora una componente sommersa di società e cooperative spurie, di somministrazione illecita di manodopera e di conseguenti illeciti fiscali, come testimoniano le recenti indagini di varie Procure in Italia.
- Settori costruzioni e trasporto e magazzinaggio tra quelli a più alto rischio infortuni e incidenti mortali sul lavoro (rispettivamente 156 e 111 vittime – circa il 25% del totale nazionale, e 37.220 e 34.698 denunce di infortuni).
- Crescita dell'occupazione nel settore trasporti e logistica stimata del 2,1% nel 2025 pur tuttavia persistendo problematiche strutturali: salari reali inferiori rispetto al 2008, turnazioni pesanti, rigidità organizzative, bassa produttività e un lento ricambio generazionale.
- Importanti divari di genere (solo il 15% della forza lavoro complessiva del comparto è donna con il 6% nei ruoli operativi), limitati tassi di occupazione della fascia 15-24 anni e persistenza di un immenso divario territoriale nei tassi di occupazione tra Nord e Mezzogiorno, nonostante le importanti iniziative di grandi gruppi nazionali (FS Italiane, ANAS, ENAV e Italo).

Variabili macroeconomiche e turismo



Fonte: proprie elaborazioni valori indice 2009=100 su dati Istat con proiezione dati 2025 arrivi turistici sulla base della variazione 01-06/2024 vs. 01/06/2025; i dati macroeconomici per il 2025 sono stati stimati a partire dal Piano strutturale di bilancio di medio termine 2025-2029 di settembre 2025 del Governo

Trasporto merci



Fonte: Indice 2009=100; Assoaeroporti cargo aereo trend tendenziale agosto 2025 vs. 2024; STM MIT cargo autostrade trend tendenziale I trimestre 2025 vs. 2024; CN MOST Freight Insights cargo mare Ro-Ro e container trend tendenziale II trimestre 2025 vs. 2024; PIC RFI cargo ferro trend tendenziale I semestre 2025 vs. 2024

Trasporto merci

Quote di mercato dei vettori italiani sulle importazioni ed esportazioni di merci dell'Italia
(dati in percentuale)

ANNI	Nave						Strada	Aereo	Media complessiva (1)
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Media (1)			
2002	23,3	8,0	16,0	16,0	n.d.	16,5	33,0	34,7	24,1
2003	27,7	10,3	11,9	24,4	n.d.	18,4	33,0	24,5	24,6
2004	19,4	12,9	5,7	14,6	n.d.	11,7	36,1	23,6	22,7
2005	20,8	8,6	8,9	17,7	n.d.	13,5	35,2	29,3	23,9
2006	19,6	15,5	9,3	16,7	n.d.	13,7	34,7	30,3	23,9
2007	21,5	13,6	7,9	17,9	n.d.	13,6	32,1	30,2	23,0
2008	18,2	12,1	10,6	18,6	25,0	14,9	30,7	26,3	22,6
2009	21,2	12,2	5,5	16,7	23,8	12,7	28,6	17,4	20,8
2010	18,9	8,8	1,6	10,0	32,2	8,5	27,9	21,5	18,5
2011	18,0	12,7	2,8	12,9	27,4	9,7	27,4	20,6	19,4
2012	16,6	13,6	3,2	11,6	23,8	9,1	26,4	19,2	18,3
2013	13,8	12,2	2,7	10,1	29,7	8,5	25,7	15,7	18,0
2014	13,7	12,1	2,5	10,5	39,7	8,7	25,6	16,9	17,8
2015	10,7	8,9	2,8	9,7	34,1	8,3	26,8	16,3	18,2
2016	10,8	8,7	1,0	11,4	26,7	7,4	22,1	17,4	16,1
2017	15,5	8,7	1,8	6,1	30,7	8,0	20,2	17,3	14,9
2018	15,7	4,7	3,4	10,5	41,2	10,8	20,5	18,0	16,4
2019	11,6	4,7	1,8	7,9	42,1	9,1	20,0	15,6	15,3
2020	8,2	1,7	2,3	14,3	55,6	11,7	19,1	15,1	15,7
2021	9,9	2,3	2,7	10,8	43,6	7,2	22,5	14,2	14,6
2022	5,8	0,9	3,5	8,2	49,3	6,9	21,4	13,9	13,9
2023	9,3	1,2	4,0	6,8	60,1	10,6	20,1	12,5	15,7
2024	8,9	0,3	5,4	10,4	63,9	10,7	20,1	12,5	15,7

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

Fonte: Banca d'Italia, Indagine sui trasporti internazionali di merci 2024, luglio 2025

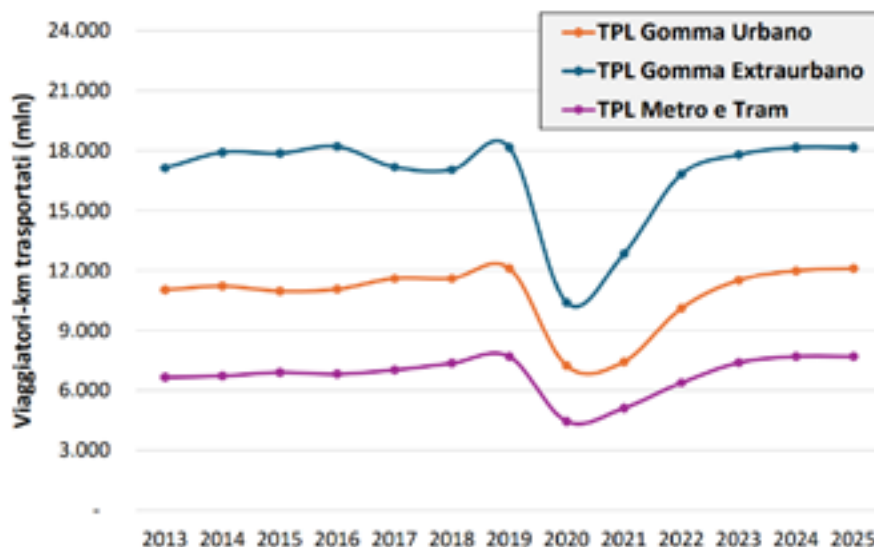
Trasporto passeggeri



Fonte: indice 2009=100; Assoaeroporti pax aereo trend tendenziale agosto 2025 vs. 2024; STM MIT LGV autostrade trend tendenziale I trimestre 2025 vs. 2024; nessun dato disponibile per pax mare e quindi ipotizzata crescita % 2024 vs. 2023; STM MIT pax ferro trend tendenziale I semestre 2025 vs. 2024 con ripartizione tra pax AV e pax intercity

Trasporto passeggeri – Trasporto pubblico locale

TPL gomma e metro e tram



Fonte: Politecnico di Milano, Prospettive per il trasporto pubblico locale, 2024

Servizi ferroviari regionali

Con riferimento al trasporto ferroviario regionale di Trenitalia, a fronte di un aumento dei servizi del +2% tra il 2024 e il 2023, la domanda ha subito un aumento del 3%.

Rispetto al 2019, nel 2024 l'offerta è ancora inferiore del -8% e la domanda del -11% (fonte STM MIT Osservatorio sulle tendenze di mobilità)

Tematica trattata
specificatamente
da FAST-CONFSAL
nella pubblicazione
annuale

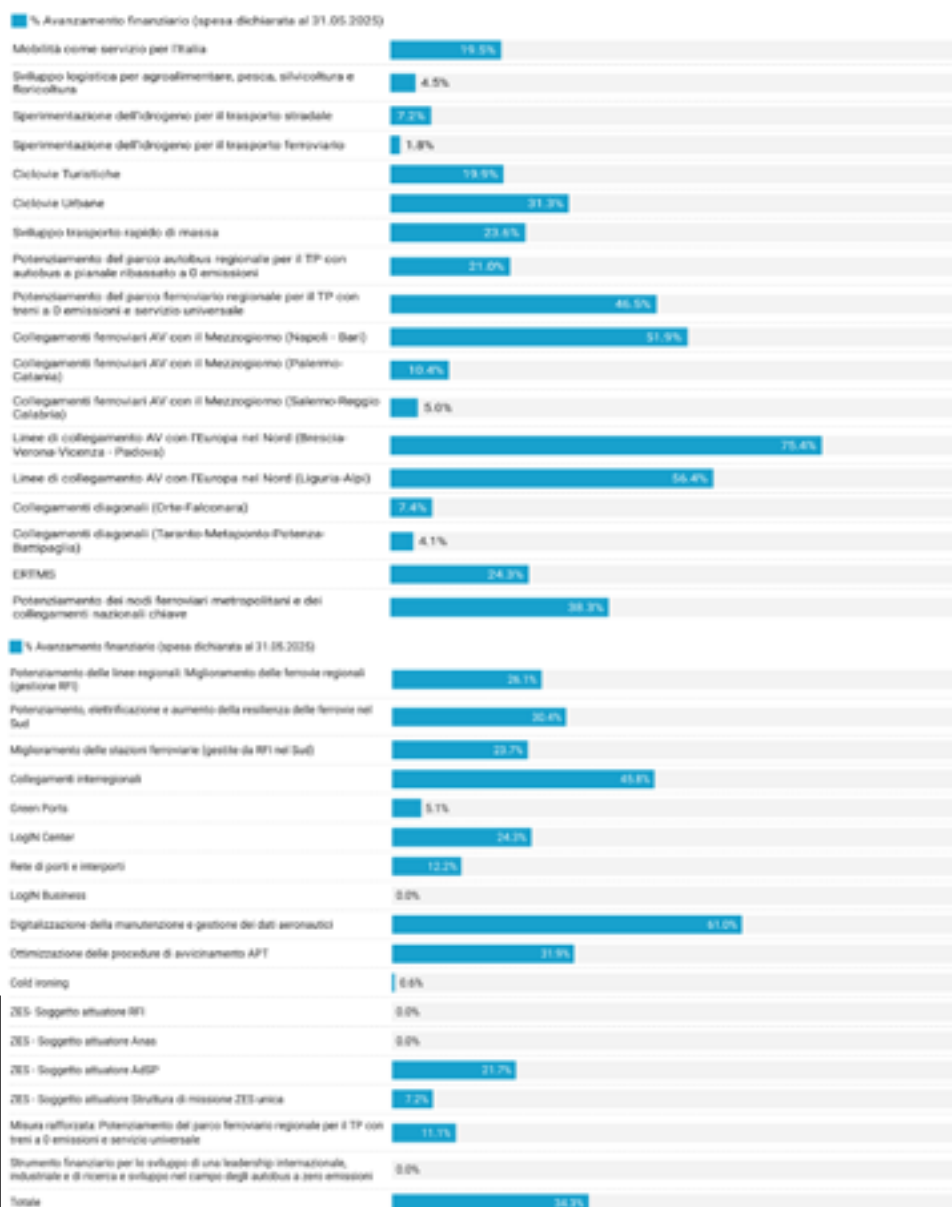
Monitor del
Trasporto Pubblico
Locale in Italia



Il Trasporto Pubblico Locale in Italia



Avanzamento finanziario investimenti PNRR del comparto



Fonte: Elaborazioni su dati Regis

Il mercato del lavoro nei trasporti, logistica e infrastrutture

Carenza di figure professionali

Nonostante le recenti misure intraprese dal Governo e sostenute anche da FAST-CONFSAL, permane un'importante gap nei fabbisogni di figure professionali quali:

- Circa 22.000 autisti nel comparto stradale merci (fonte CGIA Mestre)
- Circa 10.000 autisti di autobus (fonte IRU)
- Circa 3.000 macchinisti (fonte Confetra)
- Forte necessità di upskill del personale verso le tecnologie digitali e l'AI
- 40% dei profili nel settore delle costruzioni è di difficile reperimento, in modo ancora più significativo gli operai specializzati e i progettisti in BIM (fonte ANCE)

Logistica un mercato con molte criticità

Il Sole
24 ORE

Logistica, 434 milioni di Iva evasa recuperati grazie alle inchieste sui big

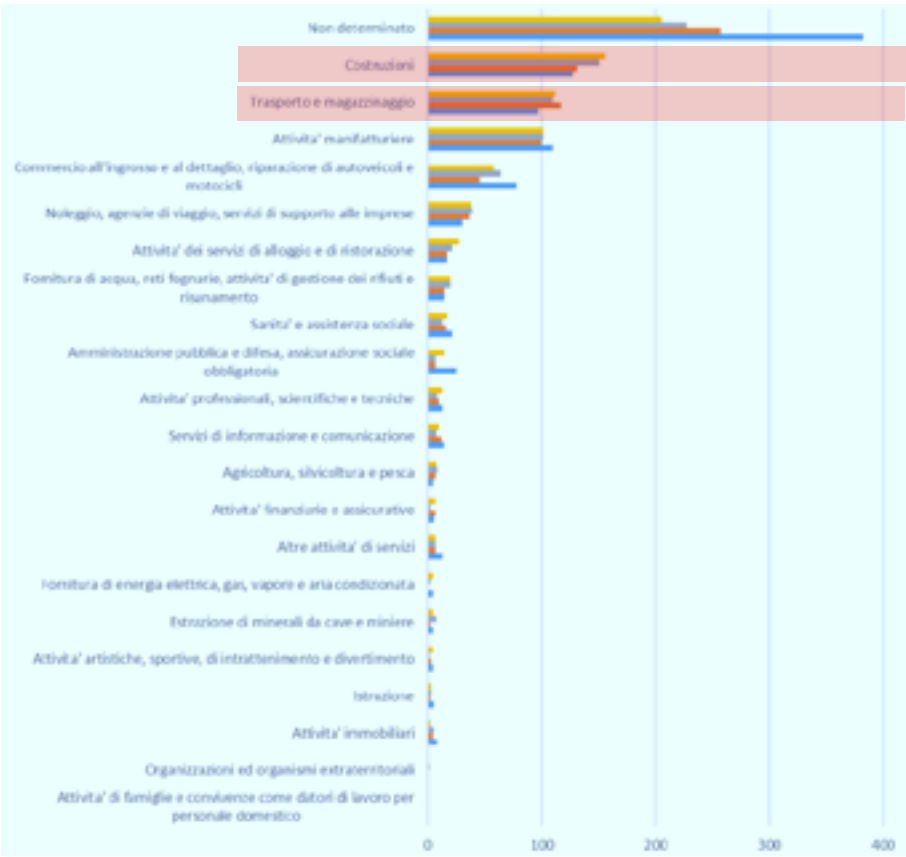
Dopo l'apertura di 13 fascicoli da parte della procura di Milano, dal 2021 sequestrato mezzo miliardo e regolarizzati circa 10mila lavoratori

di Sara Morici
9 febbraio 2025

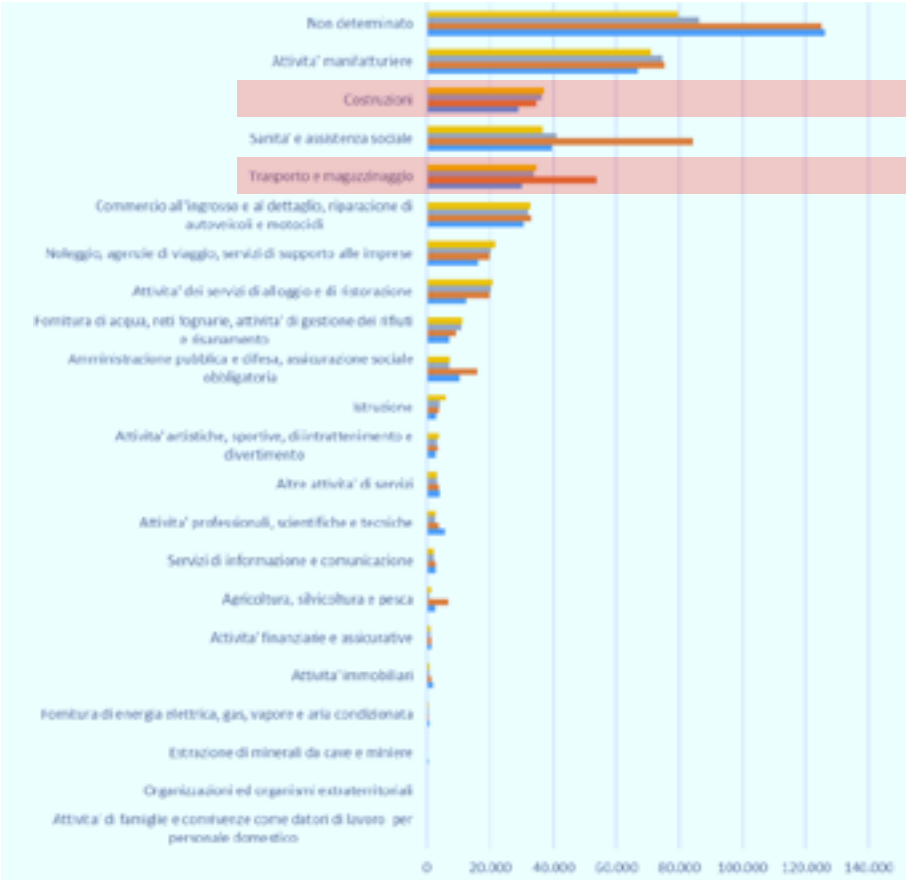
Il mercato del lavoro nei trasporti, logistica e infrastrutture

Costruzioni e trasporti settori ad alto rischio per la sicurezza degli addetti

Nr. Denunce di infortunio con esito mortale



Nr. Denunce di infortunio



Fonte: Statistiche infortuni sul lavoro, 2024, OSSERVATORIO SICUREZZA SUL LAVORO E AMBIENTE DI VEGA ENGINEERING (esclusi infortuni in itinere)

Il mercato del lavoro nei trasporti, logistica e infrastrutture

Dinamiche occupazionali

In linea con il mercato del lavoro nazionale, per il 2025 si stima per il comparto un incremento dell'occupazione (+2,1%), in particolare nella logistica avanzata, nei servizi di manutenzione ferroviaria e nel trasporto merci

Persistono tuttavia salari stagnanti (nel 2025 salario reale medio sotto i livelli del 2008), turnazioni pesanti, rigidità organizzative, bassa produttività e un ricambio generazionale troppo lento rispetto al fabbisogno industriale

Difficoltà crescenti lamentate mediamente dal 68% delle imprese nel reperire personale qualificato

Forte gender gap (solo il 15% della forza lavoro complessiva del comparto è donna con il 6% nei ruoli operativi), incremento inattività della fascia 15-24 anni e persistenza di un immenso divario nel tasso di occupazione tra Nord e Sud Italia

Fabbisogni occupazionali 2025-2029 per filiera

	Fabbisogno totale (v.a.)* 2025-2029		Tasso di fabbisogno** 2025-2029	
	Scenario negativo	Scenario positivo	Scenario negativo	Scenario positivo
TOTALE	3.279.200	3.721.400	2,8	3,2
di cui:				
Indipendenti	615.200	740.600	2,3	2,7
Dipendenti privati	1.865.100	2.181.900	2,6	3,0
Dipendenti pubblici	798.900	798.900	4,7	4,7
di cui:				
Agricoltura, silvicoltura e pesca	101.100	108.000	2,8	2,9
Industria	755.000	873.000	2,6	3,0
Servizi	2.423.100	2.740.500	2,9	3,2
di cui:				
Agroalimentare	160.200	171.000	2,7	2,9
Moda	71.500	79.600	2,9	3,2
Legno e arredo	22.600	38.800	1,9	3,2
Meccatronica e robotica	149.000	163.900	2,5	2,7
Informatica e telecomunicazioni	64.700	81.600	2,3	2,8
Salute	416.600	442.800	3,9	4,1
Formazione e cultura	373.300	421.300	2,9	3,2
Finanza e consulenza	361.900	420.300	2,6	2,9
Commercio e turismo	574.400	702.200	2,2	2,7
Mobilità e logistica	138.600	150.500	2,5	2,7
Costruzioni e infrastrutture	226.000	271.100	2,6	3,1
Altri servizi pubblici e privati	512.100	543.600	4,1	4,3
Altre filiere industriali	208.200	234.700	2,8	3,1

*Valori assoluti arrotondati alle centinaia. I totali possono non coincidere con la somma dei singoli valori.

**Rapporto percentuale in media annua tra fabbisogni e stock di occupati.

Fonte: UNIONCAMERE - Sistema Informativo Excelsior - PREVISIONI DEI FABBISOGNI OCCUPAZIONALI E PROFESSIONALI IN ITALIA A MEDIO TERMINE (2025-2029)

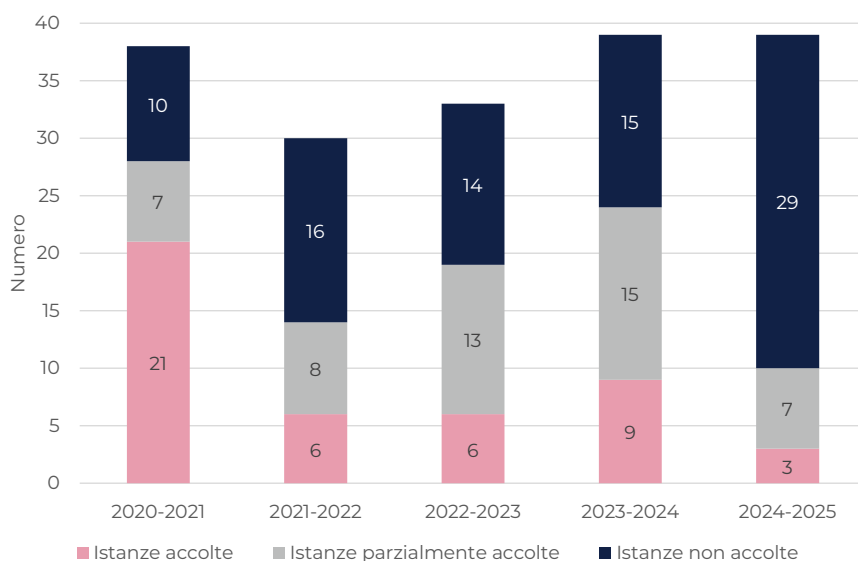
Stato di avanzamento delle proposte

IVC

Sintetica relazione delle attività 2025



Analisi di efficacia delle attività svolte (istanza proposte/istanze accolte)




Abbassamento della % delle proposte FAST-CONFISAL pienamente accolte nel 2025 (7,7%) rispetto alla media degli anni 2021-2024 (20,4%) e delle istanze parzialmente accolte (17,9% nel 2025 vs. media 34,8% 2021-2024):

- La natura delle proposte di IVC 2024, che appunto si intitolava «Oltre il 2026», riguardano un orizzonte a medio-lungo termine e risultano quindi a carattere strutturale e non di immediata approvazione
- 2 delle 3 delle proposte approvate rivestivano comunque carattere di urgenza media-alta (high-max)

Dettaglio delle istanze accolte di IVC 2024




Proposta	Priorità	Note	Riferimenti
ID 2.7 - Confermare in sede di DDL di riforma dei porti il rafforzamento del ruolo di coordinamento nazionale attraverso una nuova società a controllo pubblico con competenza in materia di pianificazione strategica, programmazione, valutazione dei progetti nonché poteri di rivisitazione dei sistemi di rilascio delle concessioni demaniali portuali di importo rilevante	 MAX	Sebbene trattasi di un DDL che subirà le necessarie e auspicabili modifiche parlamentari, e fermo restando che anche FAST-CONFISAL ha sollevato alcune osservazioni in merito con apposita nota, la bozza di DDL circolata appare centrare l'istanza con l'istituzione di «Porti d'Italia S.p.A.» e delle rispettive ampie competenze in materia di programmazione e gestione delle infrastrutture strategiche portuali.	DDL di riforma della portualità circolato ad ottobre '25



Proposta	Priorità	Note	Riferimenti
ID 1.15 - Avvio di un tavolo di lavoro in sede di Piattaforma logistica digitale nazionale per la progettazione dei servizi digitali a favore della logistica che traguardi un orizzonte post-2026 e che coinvolga tutti i gestori dei nodi logistici, gli operatori dei servizi di trasporto e le amministrazioni pubbliche coinvolte nei procedimenti di controllo e vigilanza	 HIGH	Avviati i bandi per la digitalizzazione dei porti (2023), degli interporti (2024) e per le aziende private (2025) previsti al PNRR M3C2 I 2.1 «Digitalizzazione della catena logistica», con contestuale integrazione degli stessi con il costituendo eFTI Gate Italy per l'interoperabilità tra attori pubblici e privati della filiera.	Bandi MIT https://www.mit.gov.it/documentazione/fondi-pnrr-m3c2-i21-digitalizzazione-della-catena-logistica-porti-interporti-e-pln



Proposta	Priorità	Note	Riferimenti
ID 2.7 - Velocizzare l'avanzamento del progetto stazione AV di Foggia Cervaro, per la sua valenza in termini di sistema multimodale con un ottimale rapporto costi/benefici e in quanto contribuisce ad una consistente riduzione degli attuali tempi di percorrenza per oltre 4,5 mln di residenti in Puglia e Basilicata e degli altri utenti ferroviari in attraversamento	 MEDIUM	La Fase 1 del progetto complessivo di 98 Mln €, che prevede la costruzione della fermata con 2 banchine da 400 mt funzionali ai treni AV e aree di scambio modale ferro-gomma, ha visto l'aggiudicazione del progetto esecutivo e della realizzazione con consegna dei cantieri prevista per fine 2025 e completamento nel primo trimestre del 2027. Restano da monitorare la copertura della fase 2 e la connessione tra Foggia AV e l'aeroporto	Presentazione RFI in Aula Consiliare di Palazzo di Città del Comune di Foggia, febbraio 2025

I fabbisogni persistenti e nuovi

1. Infrastrutture e servizi

Persistenti	A	Completamento dei corridoi, direttrici e nodi infrastrutturali TEN-T e SNIT, sblocco delle opere incagliate e ripresa della progettualità S.I.S.Te.MA.	
	B	Riduzione dei divari di accessibilità delle aree più isolate, in primis Mezzogiorno e Isole e aree periferiche del paese, con sviluppo infrastrutture e servizi incentivati	
	C	Garantire adeguati livelli di servizio di trasporto passeggeri e merci anche in condizioni emergenziali e/o con le ingenti interruzioni a causa delle cantierizzazioni in atto sulla rete e sui nodi	
	D	Contrastare lo shortage di autisti e macchinisti ed in generale di risorse umane qualificate nel comparto	
Persistenti	E	Aggregazioni imprenditoriali nell'offerta dei servizi di trasporto supportando le aziende che vendono franco-destino	
	F	Concentrazioni imprenditoriali nei grandi gruppi delle costruzioni nazionali, con monitoraggio dell'offerta di lavoro nel settore	
	G	Completamento delle iniziative avviate in materia di digitalizzazione del sistema dei trasporti	
Nuovi	H	Potenziamento urgente delle infrastrutture, del parco rotabile e circolante e incremento dell'offerta dei servizi di TPL treni, metro, tram e autobus, in particolare nelle aree urbane	

2. Policies e normative

Persistenti	A	Delineare un quadro pianificatorio unitario nazionale per lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto (PGTL e DPP)	
	B	Semplificazione del Codice dei contratti pubblici e velocizzazioni negli iter di autorizzazione e approvazione dei progetti infrastrutturali	
	C	Riordino della disciplina normativa in materia di fondi e governance della mobilità locale passeggeri, omogeneizzazione delle pianificazioni locali dei PULS e delle azioni per la city logistics	
	D	Ottimizzazioni normative delle grandi riforme in atto nel settore dei trasporti a livello nazionale (concessioni autostradali, porti, interporti, etc...)	
Persistenti	E	Modifiche delle normative europee in materia di ETS e ETS 2 e regolamentazione dei mercati del trasporto e della logistica a più alta concentrazione di mercato	
	F	Coordinamento centrale delle policies sui valichi alpini, sulle cantierizzazioni pianificate sulla rete e sull'insediamento territoriale delle attività produttive, industriali e logistiche	
	G	Omogeneizzare la codifica contrattuale e i livelli retributivi, di tutela, di formazione tra comparti del settore	
	H	Riduzione delle morti, degli infortuni e delle aggressioni e violenze sul lavoro, anche con programmi di prevenzione della salute, in particolare nei settori dei trasporti e delle costruzioni	

I fabbisogni persistenti e nuovi

3. Finanziamenti e incentivi		
Persistenti	A	Incremento dei fondi per le misure incentivanti l'intermodalità e per il rinnovo del parco mezzi stradale merci €
	B	Varo di un programma di finanziamento specifico per la formazione degli operatori del trasporto in ambito transizione digitale €
	C	Velocizzazione della spesa sui programmi SIE 2021-2027 (PON e POR) e fondi FSC €
Nuovi	D	Riprogrammazione su altri fondi o su facilities finanziarie ad hoc dei fondi PNRR per le infrastrutture di trasporto e per le imprese fuori scadenza 2026 €
	E	Diversificare i partner commerciali nazionali attraverso il potenziamento degli strumenti agevolativi che stanno dimostrando efficacia (ZES Unica, Piano Mattei, etc...) per attrarre nuovi insediamenti industriali e sviluppare nuovi flussi di traffico €

Le proposte 2025-2026 di FAST-CONFSAL

1. Infrastrutture e servizi

A

Completamento dei corridoi, direttrici e nodi infrastrutturali TEN-T e SNIT, sblocco delle opere incagliate e ripresa della progettualità S.I.S.Te.MA




Impatti attesi: miglioramento della connettività verso l'estero e tra le regioni italiane, con potenziamenti, adeguamenti e messa in sicurezza di ferrovie, autostrade, porti, interporti e nodi urbani anche secondari

ID	Proposta	Urgenza
1.A.1	<p>Velocizzazione della spesa per le opere finanziate in ambito PNRR e PNC e attivazione dei cantieri per i grandi interventi di connettività nazionale ed internazionale e dei piani di manutenzione:</p> <ul style="list-style-type: none">- Rapida conclusione degli interventi ferroviari ai valichi (Brennero e Torino-Lione su tutti)- Completamento dell'AV/AC sulle direttrici nazionali ferroviarie (Terzo Valico, Napoli-Bari, connessioni diagonali, Venezia-Trieste) e progressiva copertura economica della tratta adriatica e della Genova-Ventimiglia- Avvio dei cantieri di connessione della A31 Valdastico con A22 Brennero- Avvio dei piani di manutenzione rigenerativa sugli assi autostradali a più alta vetustà e carichi di traffico- Monitoraggio delle opere d'arte degli assi stradali ed autostradali- Implementazione della Strategia per le aree interne con aumento delle risorse centrali per la manutenzione della viabilità secondaria- Investimenti su ultimo-penultimo miglio, aumento selettivo della capacità e accessibilità marittima previsti nel PNC per i porti	
1.A.2	<p>Sblocco dei progetti e dei cantieri incagliati di primaria importanza per il trasporto passeggeri e merci del paese, alcuni dei quali commissariati ma senza significativi avanzamenti:</p> <ul style="list-style-type: none">- Completamento del corridoio autostradale tirrenico tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia- Avvio dei cantieri della Gronda e chiusura degli interventi ferroviari nel nodo di Genova- Avvio dei cantieri del Passante di Bologna- Avvio dei lavori sulla Roma-Latina e Cisterna-Valmontone- Riqualificazione della SS309 Romea e adeguamento della SS16 Adriatica in Puglia- Potenziamento ferroviario delle connessioni con i valichi svizzeri come il raddoppio Vignale-Oleggio-Arona, il potenziamento Gallarate-Rho e nella stessa area, il quadruplicamento della Monza-Chiasso	
1.A.3	<p>Varo di un piano nazionale finalizzato all'adeguamento dei terminal degli interporti di rilevanza nazionale alle caratteristiche del modulo europeo a 740 metri, requisito previsto dalla normativa europea e centrale al fine di promuovere il trasporto intermodale nel paese</p>	
1.A.4	<p>Recupero e rilancio della progettualità S.I.S.Te.M.A. del MIT, al fine di garantire, attraverso il cd. Policentrismo, il rafforzamento delle reti e dei sistemi territoriali di II° livello e le loro connessioni ai grandi Corridoi multimodali della Rete TEN dei trasporti, dell'energia e del digitale e il riequilibrio Nord-Sud, tra centro/periferia e Città/aree interne nell'ottica anche delle cd. Smart city.</p>	

B **Riduzione dei divari di accessibilità delle aree più isolate, in primis Mezzogiorno e Isole e aree periferiche del paese, con sviluppo infrastrutture e servizi incentivati**

Impatti attesi: pieno diritto alla mobilità locale, intra-territoriale, nazionale e di connessione alla rete internazionale per i cittadini delle aree ad oggi a più bassa accessibilità trasportistica e incremento delle opportunità per le aziende ivi stabilite con abbassamento dei costi di trasporto


ID	Proposta	Urgenza
1.B.1	<p>Completamento del pacchetto di proposte individuato nel Flagship Project 1 di FAST-CONFISAL «Solo il Ponte ci va stretto» per la competitività e lo sviluppo del Mezzogiorno, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dipanata la risposta ai rilievi sollevati dalla Corte di Conti a fine ottobre '25, celere consegna dei cantieri del Ponte sullo Stretto di Messina e delle opere complementari - Accelerazione di lotti già finanziati della tratta AV Salerno-Reggio Calabria, e definizione delle soluzioni progettuali tecniche e delle coperture economiche dei restanti lotti sul territorio calabrese - Immediata copertura dei definanziamenti PNRR su AV Palermo-Catania, del raddoppio Palermo-Messina e raddoppio e velocizzazione Messina-Catania-Siracusa - Accelerazione del piano di deployment di RFI sui corridoi ferroviari merci che interessano la Calabria (tirrenica e Paola-Sibari-Taranto) e sulle linee ferroviarie da/per i porti siciliani (PA, Augusta, CT) - Monitoraggio costante delle opere di completamento e messa in sicurezza della rete viaria principale: autostrada A2, SS 106 e Trasversale delle Serre in Calabria; completamento autostrada Siracusa-Gela (A18), riqualificazione Palermo-Catania (A19), ammodernamento itinerario Palermo-Agrigento, collegamento Ragusa-Catania SS 514-SS 194, Tangenziale di Catania e Agrigento in Sicilia 	
1.B.1	<ul style="list-style-type: none"> - Monitoraggio costante delle opere di accessibilità ferroviaria regionale ed interregionale in corso: adeguamento e velocizzazione linea Jonica Sibari – Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme – Catanzaro Lido in Calabria; ripristino linea Palermo - Trapani via Milo, ripristino e ammodernamento Caltagirone–Gela, potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa, completamento Circumetnea in Sicilia - Completamento di itinerari viari locali e messa in sicurezza con interventi di manutenzione straordinaria delle seguenti tratte tra le altre: SS 107, completamento Pedemontana della piana di Gioia Tauro, completamento Bovalino-Bagnara, ammodernamento SS 283, ammodernamento SS 504, completamento SS 182 – A2 in Calabria; itinerario nord-sud S. Stefano di Camastra Gela, completamento tangenziale di Gela, riqualificazione occidentale etnea SS 284, adeguamento SS 115 TP - Mazara del Vallo in Sicilia - Realizzazione di almeno 450 stalli in SSTPA su standard europeo in almeno 2 aree lungo la direttrice A2 calabrese per il trasporto stradale merci - Monitoraggio costante degli investimenti portuali a Palermo, Catania, Augusta e Messina e promozione delle connessioni terrestri stradali e ferroviarie del Porto di Gioia Tauro con incremento delle quote di mercato gateway - Completamento della rete dei nodi interportuali e retroportuali in Sicilia ad opera di SIS - Accelerazione della realizzazione della connessione ferroviaria dell'aeroporto di Lamezia Terme e Trapani; progetto di accessibilità su rete ferroviaria o altro per l'aeroporto di Crotone e Comiso quali nodi di continuità territoriale - Sviluppo delle infrastrutture e dei servizi air cargo sull'aeroporto di Lamezia Terme e Catania 	
1.B.2	<p>Completamento del pacchetto di misure indicate nel Flagship Project 2 di FAST-CONFISAL «Trasporto aereo in Italia: fabbisogni e proposte per il rilancio» con:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rapida approvazione del PNA 2035 - Avanzamento interventi di connessione intermodale ai nodi di Verona e Lamezia Terme e di sviluppo dei progetti sugli scali secondari di RN, FG, KR, CN e di connettività con l'AV per gli scali con traffici intercontinentali. - Potenziamento degli OSP dei servizi di connessione con i principali hub nazionali per le tratte da/per Bolzano, Albenga, Cuneo, Perugia, Ancona, Salerno e Crotone - Revisione delle normative sui diritti aeroportuali per promuovere schemi di incentivi a favore dei vettori «green» (impegnati nell'uso di SAF, riduzione esternalità negative, etc....) - Cargo aereo: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Miglioramento delle infrastrutture (estensione piazzali, magazzini, centri servizi cargo) su Malpensa e Fiumicino e negli scali secondari con potenzialità di sviluppo per filiere ad esempio agroalimentare deperibile (es. Ancona, Catania, Taranto, Lamezia Terme) ▪ Incentivi e sussidi alle aziende ed agli operatori logistici («Air cargo bonus») a copertura dei costi di trasporto sostenuti per arrivare o partire da aeroporti italiani anziché esteri ▪ Miglioramento connessioni aeroporti-interporti/hub logistici urbani per consolidamento e distribuzione merce diretta/proveniente dagli hub aeroportuali ▪ Sviluppo e omogenizzazione dei CCS con interoperabilità sistemi ADM (su modello dei PCS portuali) e estensione pre-clearing su tutte le tipologie di merci, ai voli all cargo e cargo belly 	

ID	Proposta	Urgenza
1.B.2	Piano industriale ITA-Alleanza Lufthansa 2026-2030 incentrato sul break even con contenimento costi , mancata stabilizzazione del personale con contratto a termine e reintegro dei lavoratori ancora in CIGS. Da rivedere il Piano con maggiore attenzione allo sviluppo della flotta e del network per il lungo raggio, delle attività air cargo e la revisione delle condizioni contrattuali del personale di volo e di terra	
1.B.3	Sviluppare con urgenza il progetto di fattibilità per la velocizzazione della tratta ferroviaria passeggeri Roma-Genova , i cui territori attraversati risultano ad oggi a limitata accessibilità e fuori da qualsiasi pianificazione di estensione della rete AV/AVR nazionale. Nella stessa area, per il settore merci appare prioritario completare la copertura economica in CDP MIT-RFI per i lotti di raddoppio, in particolare per la seconda fase, della linea Pontremolese	
1.B.4	Attivare la proposta del TAV-Bonus quale sussidio finalizzato a velocizzare i benefici attesi per gli utenti (es. aumento di accessibilità, diversione modale, domanda generata) che per i non utenti (es. impatti su economia ed ambiente) nelle more della realizzazione/completamento dell'AV ferroviaria per la parte di interesse in particolare del Mezzogiorno. Si tratterebbe di un incentivo per promuovere l'erogazione di servizi ferroviari con caratteristiche AV (velocità commerciale più elevata, brandizzazione, qualità materiale rotabile, etc..) su tratte tradizionali oggi non redditizie per gli operatori (es. domanda debole a causa di una rete ferroviaria non AV). L'entità del sussidio, da mettere a gara sia in termini monetari che di frequenza minima garantita sul modello dei contributi per la continuità territoriale lato mare ed aereo, valevole solo sulla quota parte di servizio AV per la tratta di percorrenza su rete tradizionale, che verrebbe calcolato su una percentuale del costo di esercizio da erogare su servizi AV su specifiche relazioni.	

C

Garantire adeguati livelli di servizio di trasporto passeggeri e merci anche in condizioni emergenziali e/o con le interruzioni a causa delle cantierizzazioni in atto sulla rete e sui nodi


Impatti attesi: incremento della resilienza del sistema dei trasporti nazionale oltre alla mera mitigazione ed adattamento delle infrastrutture ai cambiamenti climatici o agli aspetti manutentivi delle infrastrutture, garantendo livelli di servizio minimi ai cittadini e agli operatori

ID	Proposta	Urgenza
1.C.1	Prendendo atto della redazione del Piano Nazionale di resilienza delle Reti di Trasporto al cambiamento climatico da parte del MIT (solo ferrovia e strada), appare urgente definire un livello minimo di servizi di trasporto essenziali e di infrastrutture di trasporto strategiche nazionali , che devono inderogabilmente rimanere funzionanti in occasione dell'avverarsi di qualsiasi criticità (non solo climatiche), attraverso l'istituzione di strumenti finanziari a garanzia delle imprese (operatori di trasporto o gestori delle infrastrutture), creando un fondo di resilienza in percentuale del fondo investimenti annuale, che attiverebbe aiuti e sussidi automatici in predefinite condizioni di crisi	

D



Contrastare lo shortage di autisti e macchinisti ed in generale di risorse umane qualificate nel comparto

Impatti attesi: riduzione della difficoltà nel reperimento di autisti per merci e passeggeri su strada e di macchinisti nel ferroviario e velocizzazione del ricambio generazionale in tali professioni

ID	Proposta	Urgenza
1.D.1	Apprezzando le modifiche nell'abbassamento dell'età per accedere alla professione di autista, è necessario incrementare la dotazione finanziaria e la copertura del bonus patente per gli autisti (merci e passeggeri) , estendendo la platea (oggi fino a 35 anni) e l'ammontare delle risorse a copertura dei potenziali beneficiari; analoga misura dovrebbe essere implementata per i macchinisti ferroviari del settore cargo e passeggeri . In parallelo, è necessario aumentare la vocazione e l'attrattività tra i giovani delle professioni legate al trasporto stradale, ferroviario, marittimo e della logistica attraverso lo sviluppo di apposite campagne di comunicazione	


E Aggregazioni imprenditoriali nell'offerta dei servizi di trasporto supportando le aziende che vendono franco-destino

Impatti attesi: promuovere "campioni nazionali" nel settore ed incentivi per l'adozione di contratti franco-destino da parte delle aziende, in grado di migliorare la competitività e contrastare la frammentazione del mercato e il deficit della bilancia dei pagamenti del trasporto merci

ID	Proposta	Urgenza
1.E.1	Istituzione di un regime di agevolazioni ad hoc per le imprese del settore trasporti e logistica con incremento crediti d'imposta per operazioni di fusione e acquisizione; detrazioni su investimenti in innovazione, sostenibilità e formazione; sgravi contributivi per nuove assunzioni post-aggregazione; esenzioni temporanee da imposte locali per le imprese aggregate	
1.E.2	Stanziamento di incentivi fiscali per le imprese produttrici che optano per contratti "franco destino" anziché "ex-works" , con l'intento di incrementare il valore aggiunto delle attività di trasporto e logistica ad appannaggio di operatori nazionali nelle operazioni di export e di miglioramento della bilancia dei pagamenti del trasporto merci nazionale.	



F Concentrazioni imprenditoriali nei grandi gruppi delle costruzioni nazionali, con monitoraggio dell'offerta di lavoro nel settore

Impatti attesi: consolidare e rinforzare l'offerta imprenditoriale del settore, a favore della crescita economica e dell'occupazione nazionale

ID	Proposta	Urgenza
1.F.1	Varo di strumenti di semplificazione e rafforzamento degli strumenti già in essere tesi a favorire l'aggregazione industriale del comparto costruzioni ed edilizia , attraverso incentivi fiscali atti a concentrare e consolidare dimensionalmente le aziende del settore. In parallelo, per far fronte alla conclamata mancanza di figure professionali di media-bassa qualifica, occorre uno sforzo di monitoraggio sulla congruità della forza lavoro del comparto rispetto all'avanzamento degli investimenti programmati, rinforzando ad esempio i programmi regionali e dei Centri per l'impiego per la formazione ed il reimpiego di unità ad oggi disoccupate o inattive	

G Completamento delle iniziative avviate in materia di digitalizzazione del sistema dei trasporti

Impatti attesi: semplificazione e velocizzazione dei processi amministrativi e di controllo lungo la catena logistica; sostenere gli investimenti in digitalizzazione e in particolare in AI delle aziende del settore

ID	Proposta	Urgenza
1.G.1	Completamento delle efficaci misure implementate dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per il settore marittimo, tra cui i l'estensione dei Fast Corridor in tutti i contesti portuali interessati da traffici con l'hinterland in cui non sono ancora operativi, accelerando le tempistiche di rilascio delle autorizzazioni. Parallelamente, nel preclearing , dovrebbe essere rimosso il vincolo dell'ultimo porto di approdo nazionale e l'iniziativa andrebbe estesa agli altri segmenti merceologici marittimi (oltre a container e Ro-Ro).	
1.G.2	Bene i finanziamenti PNRR per la digitalizzazione della catena logistica e l'avvio dei lavori della PLN e dell'eFTI gate Italy per l'interoperabilità dello scambio informativo tra Amministrazioni, enti pubblici e operatori privati. Rimane necessario sostenere con ulteriori programmi di finanziamento e risorse, di matrice nazionale, i fabbisogni di investimento delle aziende nel digitale, in particolare nelle applicazioni di AI , che diventano il fattore fondamentale per la competitività anche internazionale delle stesse.	



Potenziamento urgente delle infrastrutture, del parco rotabile e circolante e incremento dell'offerta dei servizi di TPL treni, metro, tram e autobus

Impatti attesi: incremento dei tassi di utilizzo del trasporto collettivo nella mobilità urbana ed extraurbana in Italia, miglioramento della qualità dei servizi di TPL


ID	Proposta	Urgenza
1.H.1	Necessario un incremento dell'offerta dei servizi di treni, metro, tram e autobus, in particolare nelle aree urbane sia nelle ore di punta e di morbida in linea con frequenze delle corse in linea con le altre città europee (es. metropolitane e tram con frequenze tra i 2 ed i 4 minuti nelle ore di punta e tra i 7 ed i 9 minuti nelle ore di morbida, treni del SFM compresi nell'intervallo 10-15 minuti)	
1.H.2	Velocizzare con urgenza la spesa delle misure finanziate in ambito PNRR e PNC per le infrastrutture di TRM, per i nodi ferroviari metropolitani e per il rinnovo del parco mezzi nei servizi di TPL , in particolare: <ul style="list-style-type: none">- M2C2-4.2 – Sviluppo del TRM di 3,6 Mld € complessivi, ha uno stato di avanzamento della spesa al 31.05.2025 del 23,6%- M2C2-4.4.1: Potenziamento del parco autobus del trasporto pubblico regionale con uno stato di avanzamento della spesa del 21%. A tale misura si aggiungono 0,6 Mld€ stanziati in PNC per l'acquisto di 1.500 autobus a GNL e GNC per il trasporto urbano ed extraurbano- M2C2-4.4.2 e M7I1.1.31 - Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale di 0,96 Mld€ con uno stato di avanzamento della spesa del 46,5% per M2C2-4.4.2- M3C1-1.5: Potenziamento di 12 nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave per 1.280 km di tratte di linee migliorate su nodi e collegamenti di 2,9 Mld € ed un avanzamento di spesa del 38,3%- M3C1-1.6 - Potenziamento delle linee ferroviarie regionali di importo pari a 0,93 Mld€, con uno stato di avanzamento della spesa del 26,1%. A tale misura si aggiungono 1,5 Mld€ stanziati in PNC per il potenziamento e messa in sicurezza delle linee regionali e per il rinnovo del materiale rotabile- M1C1-1.4.6 - MaaS per la sperimentazione di soluzioni digitali di mobilità integrata con un avanzamento della spesa del 19,5%	
1.H.3	Rivisitazione ed ottimizzazione del sistema degli incentivi governativi per gli utenti del TPL su gomma e ferro, tornando al «Bonus Trasporti» circoscritto all'utilizzo di servizi di trasporto collettivo (oggi nella «Carta dedicata a te»), estendendo l'importo complessivo per l'abbonamento (ad oggi max 60 euro) e la platea di potenziali beneficiari (ad oggi redditi inferiori ai 20.000 euro). Il nuovo sistema di incentivi dovrebbe peraltro differenziare i target di riferimento, prevedendo ad esempio agevolazioni crescenti in base alla frequenza d'uso dei mezzi da parte di chi già è utente del trasporto collettivo e promuoverne l'utilizzo da parte di nuovi utenti, ad esempio con un abbonamento settimanale gratuito l'anno per tale tipologia di passeggeri e/o sistemi di rewarding premiali (es. riduzioni fiscali) per lo shift certificato a forme di mobilità sostenibili	

2. Policies e normative

A

Delineare un quadro pianificatorio unitario nazionale per lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto


Impatti attesi: individuazione chiara ed organica delle infrastrutture e dei servizi di trasporto strategici da implementare nel paese, anche in un'ottica di sistema integrato multimodale e di prioritizzazione delle risorse

ID	Proposta	Urgenza
2.A.1	Reintroduzione nel codice degli appalti della previsione ed effettiva emanazione del Piano generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) quale strumento pianificatorio e programmatico decennale della politica infrastrutturale e dei servizi di trasporto e della logistica nazionale	

B

Semplificazioni del Codice dei contratti pubblici e velocizzazioni negli iter di autorizzazione e approvazione dei progetti infrastrutturali




Impatti attesi: velocizzazione delle fasi di permitting e autorizzative per l'avvio dei cantieri; attento controllo dei subappalti ed eliminazione dei subappalti a cascata

ID	Proposta	Urgenza
2.B.1	Introduzione di correttivi e semplificazioni in materia di: <ul style="list-style-type: none"> - Estensione dell'obbligo di conferenza di servizi in modalità semplificata e asincrona e la riduzione dei termini dei pareri delle amministrazioni preposte alla tutela ambientale e paesaggistica - Procedure più celeri, anche per opere non PNRR, per le verifiche di normativa ambientale (es. VIA) - Rafforzamento dei controlli nei subappalti ed eliminazione della possibilità di ricorrere ai «subappalti a cascata» 	

C

Riordino della disciplina normativa in materia di fondi e governance della mobilità locale passeggeri, omogeneizzazione dei PULS e delle azioni per la city logistics

Impatti attesi: velocizzazione delle fasi di permitting e autorizzative per l'avvio dei cantieri; attento controllo dei subappalti ed eliminazione dei subappalti a cascata

ID	Proposta	Urgenza
2.C.1	Procedere alla piena attuazione delle previsioni previste dal Decreto-legge 50/2017 in merito alla ripartizione del FNT superando il criterio della spesa storica, così come anche deliberato dalla Consulta con sentenza 133/2024, attraverso la definizione analitica e congiunta tra MIT e Regioni dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale finalizzati a garantire equamente e tutelare i livelli essenziali di mobilità minimi ed omogenei per ciascuna area territoriale nazionale. Tale disposizione doveva essere emanata a giugno 2025 con Decreto ministeriale ma risulta ancora disattesa.	
2.C.2	Riordino della governance del TPL: anche alla luce della Legge sull'autonomia differenziata, appare non procrastinabile un deciso efficientamento del riparto di competenze del comparto con il finanziamento statale con il FNT, compiti di pianificazione e programmazione delle Regioni, al di sotto delle quali si potrebbe avere «un unico ente di governo per ogni bacino di mobilità individuato, superando i confini amministrativi dei singoli comuni e la dicotomia tra urbano e extra-urbano» che dovrebbe occuparsi dell'affidamento del servizio e della fase di esecuzione contrattuale con l'operatore o con gli operatori	
2.C.3	Sulla scorta dell'istituzione della Struttura Nazionale di Supporto ai PUMS e del varo del Programma Nazionale di Sostegno ai Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, ovvero all'interno della stessa Struttura e Programma, appare fondamentale porre maggiore attenzione all'omogeneizzazione della pianificazione locale dei PULS con la definizione di target e KPI comuni in materia di policies da adottare per la city logistics; mappatura e localizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica per i servizi di logistica urbana; infrastrutture intermodali di transshipment merci a livello urbano; articolazione di un piano di incentivi per il rinnovo delle flotte da parte degli operatori locali; la previsione l'inserimento di criteri premiali negli acquisti di mezzi e flotte da parte degli enti locali o di società controllate (veicoli raccolta rifiuti, servizio giardini, etc..)	

2.C.4	Definire un pricing nazionale delle consegne a domicilio e dei resi , differenziando dal punto di vista tariffario le diverse modalità di consegna (48 ore, 24 ore, in giornata, instant delivery) e le caratteristiche del trasporto utilizzato (mezzo a 0 emissioni, mezzo ibrido, mezzo ordinario, etc...). Le risorse raccolte oltre ad internalizzare i costi esterni della logistica urbana e quindi utile a far percepire al consumatore il “costo sociale del trasporto”, garantirebbero l'alimentazione di un fondo da destinare agli incentivi per il rinnovo delle flotte ovvero alla realizzazione di infrastrutture per carburanti alternativi nei contesti locali	
-------	--	---






Ottimizzazioni normative delle grandi riforme in atto nel settore dei trasporti nazionale

Impatti attesi: maggiore chiarezza e concorrenzialità nel mercato delle concessioni autostradali a beneficio degli utenti sia in termini di tariffe che investimenti e manutenzioni; incremento della competitività del sistema portuale e interportuale nazionale

ID	Proposta	Urgenza
2.D.1	Riforma delle concessioni autostradali: condividendo le disposizioni della Legge 193/2024 e i dettagli forniti con il DL Infrastrutture, che in particolare demanda ad ART la definizione del sistema tariffario e definisce procedure semplificate per l'approvazione dei PEF in scadenza, rimangono da chiarire i seguenti aspetti con normazione secondaria o con regolazione ART: <ul style="list-style-type: none">- La questione dell'entrata in vigore del nuovo impianto normativo che si applicherebbe solo alle nuove convenzioni mentre per quelle in essere rimarrebbe il vigente sistema regolatorio (quindi fino al 2065, anno di scadenza della concessione affidata a TEEM)- Le modalità di calcolo del “valore di subentro” da corrispondersi al concessionario uscente- Le penali applicabili al concessionario in caso di inadempimenti relativi alle attività di manutenzione e gestione, nonché alla realizzazione degli investimenti e all'attuazione degli obblighi di manutenzione straordinaria- In materia tariffaria, l'omogenizzazione delle tariffe pianura-montagna e lo scarto tra classi veicolari tra i diversi concessionari autostradali	
2.D.2	DDL riforma dei porti: apprezzando l'impianto generale della bozza di DDL visionata che recepisce quanto sostenuto da FAST-CONFSAL sin dal 2022 riguardo allo sviluppo di un ente di coordinamento centrale, si chiede di apportare in sede parlamentare le seguenti modifiche: <ul style="list-style-type: none">- Definire i criteri di individuazione delle infrastrutture strategiche del settore portuale da realizzare in via prioritaria ed oggetto dell'accordo di programma con Porti d'Italia S.p.A.- Estendere alla neo Società funzioni di pianificazione strategica intesa come definizione degli obiettivi, delle criticità e dei fabbisogni, delle strategie e quindi di individuazione delle azioni e delle priorità di sviluppo dei singoli ambiti portuali nel quadro della Rete italiana della portualità- Chiarire, ribadendo la natura pubblica della neo Società, la previsione per cui la Società potrà fare affidamento anche sulle <i>«entrate proprie [...] mediante reperimento di risorse sul mercato privato»</i>- Inserire discipline specifiche per velocizzare le procedure di gestione, realizzazione, di appalto e di concessione degli asset da parte della Porti d'Italia S.p.A., anche al fine di attrarre maggiori capitali privati nella gestione delle banchine portuali- Eliminare la previsione del previo parere del MIT nelle nomine del Segretario generale delle AdSP- Disciplinare l'omogenizzazione dei regolamenti delle concessioni demaniali, tematica peraltro oggetto di recente Delibera ART e su cui la difformità da porto a porto di sicuro non agevola gli investimenti privati, in particolare quelli esteri- Attenzionare la stimata limitata disponibilità nello trasferimento di personale dalle AdSP alla Porti d'Italia S.p.A. e introdurre disposizioni per il lavoro portuale nelle componenti della necessità di reskill e upskill dei lavoratori portuali e dare concretezza alla normativa relativa al fondo di accompagnamento all'esodo e di inserimento dei lavori portuali tra i lavori usuranti	
2.D.3	Legge quadro in materia di interporti: esprimendo soddisfazione per l'approvazione della norma come più volte sollecitato da FAST-CONFSAL, si richiedono tuttavia delle modifiche al testo licenziato come seguono: <ul style="list-style-type: none">- Aggiungere tra i requisiti essenziali di definizione di interporto l'apertura del terminal ferroviario in maniera non discriminatoria a tutti gli operatori ed utilizzatori, applicando tariffe trasparenti e non discriminatorie- Eliminare la previsione di istituzione e le funzioni del «Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica» che appaiono superflue e non efficaci rispetto alle reali esigenze di pianificazione e programmazione del comparto- Eliminare la previsione del «Piano generale per l'intermodalità», che perde senso quale piano sotto-settoriale nel quadro attuale della pianificazione trasportistica nazionale e che tutt'al più potrebbe confluire nel PGTL di cui alla proposta 2.A.1 in un'ottica di visione sistemica- Eliminare il vincolo della soglia massima di 30 interporti di rilevanza nazionale, che non trova fondamento metodologico in nessuna analisi finora condotta- Eliminare le disposizioni dell'art 5 comma 2 della proposta di legge che impone agli interporti virtuosi di investire nella realizzazione di nuovi nodi e di adeguare quelli esistenti, sulla base delle decisioni del Governo centrale ma con risorse economiche proprie- Incrementare gli stanziamenti finanziari nazionali previsti per i progetti di realizzazione e sviluppo degli interporti	




E Modifiche delle normative europee in materia di ETS e ETS 2 e regolamentazione dei mercati del trasporto e della logistica a più alta concentrazione di mercato

Impatti attesi: garantire un percorso sostenibile verso la decarbonizzazione tutelando l'equilibrio economico e finanziario degli operatori economici e i livelli occupazionali; limitare le grandi concentrazioni di mercato a tutela delle imprese e dei lavoratori

ID	Proposta	Urgenza
2.E.1	ETS marittimo: in vista dell'applicazione al 100% del meccanismo a partire dal 2026, decisa azione in sede di revisione della Direttiva per omogenizzare il calcolo emissivo di CO2 sulle tratte intra ed extra EU al fine di non penalizzare lo scalo su porti marittimi europei, escludendo dal sistema ETS i porti di transhipment e i collegamenti nazionali. Garanzia che il meccanismo di ripartizione dei fondi ETS sia circolare, per cui i soldi versati dal settore marittimo vengano dirottati sullo stesso settore per investimenti green nel naviglio.	
2.E.2	ETS 2 stradale: richiedere il reinvio dell'entrata in vigore prevista per il 2027 al fine di permettere un graduale rinnovo delle flotte veicolari delle aziende, evitando conseguenze disastrose in termini di sostenibilità economica per i piccoli operatori ed aumento dei noli stradali e quindi del costo finale della merce trasportata	
2.E.3	Concentrazioni orizzontali e verticali nel mercato della logistica: FAST-CONFISAL si rende disponibile a sostenere a livello europeo una regolamentazione specifica che, senza evitare la formazione di gruppi che dimensionalmente possano essere competitivi nel mercato globale, possa comunque garantire una sana concorrenzialità tra gli operatori, prezzi flessibili per i clienti ed evitare situazioni di monopolio gestionale di infrastrutture ed assets strategici nazionali	


F Coordinamento centrale delle policies sui valichi alpini, sulle cantierizzazioni pianificate sulla rete e sull'insediamento territoriale delle attività produttive, industriali e logistiche



Impatti attesi: mantenere livelli di servizio adeguati limitando al massimo i disagi derivanti dalle interruzioni pianificate e dalle limitazioni di circolazione presso le infrastrutture di valico e quelle nazionali; ottimizzare la capacità delle piattaforme logistiche già presenti sui territori

ID	Proposta	Urgenza
2.F.1	Valichi alpini e tratte transfrontaliere istituire una governance integrata anche con gli altri paesi confinanti in grado di stabilire priorità e tempistiche degli interventi di manutenzione programmati, tratte diversive nel caso di cantieri ed approcci comuni sui flussi e sugli obiettivi di modal shift, come richiesto anche da Confindustria in un documento di giugno 2025	
2.F.2	Cantierizzazioni sulla rete nazionale: istituire una cabina di regia centralizzata presso il MIT per il coordinamento delle cantierizzazioni per tutte le modalità di trasporto e di tutte le aree territoriali del paese, nonché il varo di strumenti digitali integrati gestiti dal MIT finalizzati a fornire informazioni di rerouting per il trasporto merci e passeggeri per specifiche O/D in ottica multimodale	
2.F.3	Limitare lo sprawl logistico: apprezzando alcune iniziative regionali avviate di recente (Regioni FVG e Lombardia), istituire una cabina di regia presso il MIT finalizzata a valutare, in tempi celeri, la coerenza dei singoli progetti di insediamento locale con la pianificazione trasportistica nazionale, al fine di coordinare le scelte di investimento delle aziende ed indirizzarle allo stabilimento in aree ad alta densità industriale e logistica, in cui effettivamente operare e concentrare i flussi di traffico, giustificando grandi investimenti di infrastrutturazione, in particolare di tipo ferroviario	

G Omogeneizzare la codifica contrattuale e i livelli retributivi, di tutela, di formazione, di valorizzazione e partecipazione dei lavoratori

Impatti attesi: rendere più omogenea, efficace ed equa la contrattazione del comparto attraverso l'omogeneizzazione per tutti i settori produttivi, merci e passeggeri, con un riferimento unico sull'organizzazione, sul costo e le tutele del lavoro





ID	Proposta	Urgenza
2.G.1	Proposta di codifica contrattuale omogenea basata su: <ul style="list-style-type: none"> - crescita salariale legata alla produttività, investimenti e all'inflazione, tramite l'adozione di un indice composito contrattualmente definito; - riduzione dell'orario di lavoro per i lavoratori non remotizzabili con 2 ore settimanali in meno rispetto al CCNL applicato, come misura strutturale di work-life balance reale per chi non può accedere al lavoro agile; riduzione dell'usura psicofisica; maggiore attrattività per giovani e donne; miglioramento della sicurezza operativa. - introduzione del salario professionale, articolato su parametri oggettivi quali formazione, responsabilità tecnica, esperienza e aggiornamento continuo, in alternativa alle sole logiche retributive basate sull'anzianità; 	

Segue 2.G.1	<ul style="list-style-type: none">- istituzione di commissioni permanenti di monitoraggio contrattuale, con rappresentanza paritetica, incaricate di valutare periodicamente gli indicatori di performance economico-sociale (produttività, benessere lavorativo, inflazione, investimenti) e orientare in modo dinamico le politiche retributive e organizzative;- Inclusione generazionale e femminile con percorsi ITS-azienda-sindacato; fondi paritetici per formazione avanzata; accordi aziendali di conciliazione;- istituzione di un Fondo Paritetico di Inclusione e Formazione, cofinanziato da imprese e risorse pubbliche, per supportare percorsi altamente qualificanti in mobilità sostenibile, logistica intelligente e manutenzione evoluta;- promozione di accordi di secondo livello che valorizzino benefit contrattuali legati alla conciliazione vita-lavoro (orario flessibile, lavoro agile, servizi alla genitorialità).	
2.G.2	<p>Introduzione nella contrattazione collettiva di:</p> <ul style="list-style-type: none">- un elemento qualificante costituito da una indennità di professionalizzazione ad personam, intesa come riconoscimento delle competenze professionali acquisite nella pratica e nei percorsi formativi, che risultino certificate da parte degli Enti Bilaterali e dei Centri di formazione accreditati.- Introduzione del contratto di agevolazione di accesso al lavoro, quale regime di primo ingresso per i lavoratori assunti con contratto a tempo indeterminato che, al momento dell'assunzione, risultano privi di esperienza professionale o di conoscenze e competenze specifiche relative alle mansioni da svolgere. A tal fine, le aziende si devono impegnare a fornire una specifica formazione, eventualmente finanziata con l'intervento dei fondi interprofessionali, durante l'orario di lavoro e secondo un piano formativo individuale che assicuri al dipendente l'acquisizione di competenze tecniche di base, nonché competenze trasversali e digitali. A fronte di tale formazione, al datore di lavoro è riconosciuta la facoltà di corrispondere al lavoratore un regime retributivo ridotto, per un periodo non superiore a 18 mesi dalla data di assunzione	



Riduzione delle morti, degli infortuni e delle aggressioni e violenze sul lavoro nei settori dei trasporti e delle costruzioni

Impatti attesi: apprezzando il DL 159/2025 con le disposizioni a favore della prevenzione delle molestie sul lavoro, badge digitale per i dipendenti in cantiere e raddoppio delle multe in assenza di patente a crediti nei cantieri, l'emergenza continua e necessità di una terapia d'urto consistente.




ID	Proposta	Urgenza
2.H.1	Nelle more dell'approvazione della proposta 2.H.2, potenziamento dell'organico degli ispettori del lavoro dell'INAIL , chiara definizione della delimitazione di competenza con i dipartimenti di prevenzione delle ASL , ed il rafforzamento quantitativo del personale di questi ultimi che lamentano carenze importanti di personale	
2.H.2	Messa a terra della proposta di «Polo unico della sicurezza sul lavoro» gestito dall'INAIL per i compiti di coordinamento della vigilanza tecnica, della consulenza, della formazione e dell'informazione alle imprese finanziato con le risorse inutilizzate per i piani di sicurezza e per la formazione aziendale	
2.H.3	Elaborazione di un programma di prevenzione degli infortuni fisici nelle professioni dei trasporti e della logistica e delle costruzioni , che per loro natura prevedono staticità e movimenti e sforzi ripetuti a potenziale alto rischio infortuni, in collaborazione tra imprese e sigle sindacali e finanziato dal Governo centrale. FAST-CONFSAL mette a disposizione dell'ente preposto la propria esperienza maturata nell'ambito del progetto TRAINs-Trasportiamo in sicurezza.	
2.H.4	Focus RFI: adozione di un manuale di mestiere puntuale per circoscrivere i perimetri di competenza di tutte le figure professionali per livello; limitare il ricorso ad affidamenti con il prezzo più basso; rimodulazione ed irrigidimento dei controlli del committente (RFI) sulla formazione sulla sicurezza effettuata dalla società esecutrice e sulla qualificazione dei fornitori	

3. Finanziamenti ed incentivi

A

Incremento dei fondi per le misure incentivanti l'intermodalità e per il rinnovo del parco mezzi stradale e ferroviario merci

Impatti attesi: sostegno economico agli operatori per le limitazioni di capacità sulla rete ferroviaria, per gli ingenti investimenti richiesti sul digitale e sul rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica e per evitare modal back shift verso il tutto-strada

ID	Proposta	Urgenza
3.A.1	Potenziamento della dotazione finanziaria delle misure già in vigore Sea Modal Shift e Ferrobonus (ad oggi circa 22 Mln di euro l'anno ciascuna)	
3.A.2	Estensione del bonus manovra ferroviaria previsto nei nodi portuali, previsto in Legge di bilancio 2025, anche per i terminal interportuali	
3.A.3	Aumento delle risorse economiche per gli incentivi destinati alle imprese di autotrasporto per il rinnovo delle flotte commerciali e lato cargo ferroviario urgente avvio della misura PNC di rinnovo dei locomotori e carri in attesa da 3 anni	

B

Varo di un programma di finanziamento specifico per la formazione degli operatori del trasporto in ambito transizione digitale


Impatti attesi: sostegno economico agli operatori del settore per l'upskill e il reskill delle proprie risorse umane e crescita occupazionale di figure professionali formate sulle innovazioni digitali nel mercato dei trasporti

ID	Proposta	Urgenza
3.B.1	Lancio di un programma di finanziamento nazionale per la formazione continua aziendale e l'aggiornamento delle competenze del personale nel settore dei trasporti per l'utilizzo delle nuove tecnologie digitali	

C

Velocizzazione della spesa sui programmi SIE 2021-2027 (PON e POR) e fondi FSC


Impatti attesi: messa a terra dei finanziamenti previsti che ad agosto '25, a 4 anni dalla conclusione definitiva con proroga (2029), presentano un avanzamento finanziario complessivo del 8% dei fondi SIE e del 5% del FSC

ID	Proposta	Urgenza
3.C.1	Attento monitoraggio degli impegni e della spesa dei SIE (PON e POR) e dei fondi FSC rivolti alle infrastrutture di trasporto, con immediata attivazione di misure di mitigazione in caso di avanzamenti finanziari non soddisfacenti	

D

Riprogrammazione dei fondi PNRR per le infrastrutture di trasporto e per le imprese fuori scadenza 2026

Impatti attesi: evitare la dispersione di circa 100 Mld € a livello aggregato di PNRR e di circa 15 Mld € per il settore trasporti che secondo stime non saranno liquidati entro giugno '26 ma allocati su progetti in corso

ID	Proposta	Urgenza
3.D.1	Urgente riprogrammazione dei fondi PNRR che non verranno rendicontati entro la scadenza di giugno 2026 su fondi speciali / facilities finanziarie con scadenza più ampia, salvaguardando i progetti e gli investimenti già avviati	

E

Potenziamento degli strumenti agevolativi già in vigore per attrarre nuovi insediamenti industriali e sviluppare nuovi flussi di traffico

Impatti attesi: sostegno alla diversificazione dei partner commerciali delle aziende italiane in «tempo di dazi», sostegno ai processi di reshoring e nearshoring in atto, cogliere le opportunità dei nuovi corridoi commerciali (es. IMEC)

ID	Proposta	Urgenza
3.E.1	Estensione del montante aggregato del credito d'imposta e dell'esonero contributivo per gli investimenti richiesti nella ZES Unica (attualmente richieste superiori di circa 10 volte la copertura) e istituzione di una linea di finanziamento ad hoc in seno al Piano Mattei per commesse di ingegneria e realizzazione di infrastrutture di trasporto e investimenti in asset di trasporto in Africa	

Conclusioni

Vorremmo un'Italia veloce ... nella programmazione, progettazione e realizzazione delle grandi opere e degli interventi locali; veloce nel garantire efficienti servizi di mobilità urbani, extraurbani, regionali, macroregionali, nazionali ed europei a servizio dei cittadini e delle imprese; veloce nell'adattarsi ai cambiamenti del mondo del lavoro e delle scelte aziendali; veloce nella spesa e nell'erogazione dei finanziamenti pubblici.

Vorremmo un'Italia connessa ... garantendo piena accessibilità al proprio interno, eliminando i divari territoriali, e con il resto del mondo attraverso un sistema di mobilità efficace; connessa tra le proprie aziende del settore dei trasporti e delle costruzioni civili al fine di creare realtà imprenditoriali forti e competitive anche a livello internazionale; connessa ai fabbisogni di sicurezza economica, sociale e fisica dei lavoratori del comparto; connessa e sviluppata digitalmente al fine di affrontare a viso aperto i trend in atto e le nuove sfide.

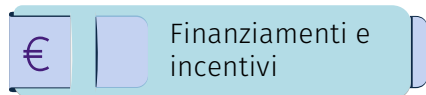
Il fine ultimo è quello, come ripetiamo da sempre, di contribuire a costruire **“una crescita economica ed un'occupazione più robusta, sostenibile e inclusiva per rilanciare l'intero Paese e fornire una preziosa eredità alle generazioni future”**.

Con IVC 2025, in continuità con quanto già proposto negli anni scorsi e a fortiori nell'attuale contesto di «policrisi» internazionale che si riverbera anche a livello nazionale, concentriamo le nostre proposte rivolgendoci al Governo, agli altri enti istituzionali e privati e ai nostri iscritti sulle seguenti misure:

Infrastrutture e servizi

- **Completamento delle opere lungo i principali corridoi, direttrici e nodi trasportistici nazionali, accelerando gli investimenti previsti nel PNRR e nei piani nazionali e sbloccando le opere incagliate** per le ferrovie, per i porti, per gli interporti, per gli aeroporti, per la rigenerazione manutentiva delle strade e delle autostrade, per il TPL. **Un focus particolare per i progetti pianificati e programmati nel Mezzogiorno**, anche al fine di dare senso compiuto alle grandi opere in corso AV Salerno-Reggio Calabria e all'auspicato avvio del Ponte sullo Stretto e, **in generale, a quelle aree a bassa accessibilità** (es. Liguria, Sardegna, etc..)
- **Rafforzare e rendere più competitivo il sistema dell'offerta dei servizi di trasporto nazionale, promuovendo le aggregazioni imprenditoriali** nel settore e indirizzando le scelte delle imprese di produzione verso le aziende di trasporto nazionali; un'attenzione particolare dovrà essere rivolta anche a **colmare il gap nella domanda di lavoratori nel settore trasporti e logistica**, rendendo al contempo più competitivo il mercato delle costruzioni nazionale con fusioni / aggregazioni imprenditoriali e facilitando il reperimento di manodopera dedicata
- **Garanzia di un lavoro migliore, in termini retributivi, di sicurezza e di aggiornamento professionale**, anche attraverso la creazione di un «Polo unico della sicurezza sul lavoro» gestito dall'INAIL e un grande piano per l'aggiornamento delle competenze alle nuove tecnologie digitali, a coloro che già sono professionisti del settore
- **Riformare la normativa nazionale in materia di governance del TPL, della logistica urbana ed alcune ottimizzazioni sulle riforme della portualità nazionale, delle concessioni autostradali, degli interporti e del codice degli appalti**
- **Urgenza di un coordinamento a livello centrale** delle policies e degli interventi sui valichi alpini, sulle cantierizzazioni pianificate sulla rete nazionale e dei paesi partner e sull'insediamento territoriale delle attività produttive, industriali e logistiche.
- Una decisa azione del Governo in sede europea per **riformare il sistema ETS marittimo e rinviare l'ETS 2 stradale**

Policies e normative



- **Completare le iniziative di digitalizzazione dell'Agenzia delle Dogane** nel comparto della logistica **e programmazione di nuove risorse finanziarie per lo sviluppo di investimenti in AI per le aziende del settore trasporti nell'alveo della PLN**
- **Potenziare ed estendere le risorse dedicate agli incentivi per l'intermodalità** (Sea Modal Shift e Ferrobonus, bonus manovra) **e incrementare le risorse per il rinnovo del parco mezzi e rotabili su strada e ferro**, al fine di rispondere in maniera economicamente sostenibile alle sfide della decarbonizzazione.
- **Riprogrammare urgentemente i progetti PNRR e le relative risorse con scadenza post-2026 su fondi speciali / facilities dedicate** al fine di non perdere le coperture ed estenderne il cronoprogramma attuativo
- **Estendere gli incentivi già in vigore della ZES Unica** per favorire l'attrazione di nuovi investimenti industriali nel **Mezzogiorno e supporto all'internazionalizzazione del settore trasporti e logistica** con ricerca di nuovi mercati di sviluppo (es. envelope dedicata nel Piano Mattei)

Addendum

Principali proposte normative europee di settore anno 2025 e 2026

2025

Presentazione del rapporto “**The road to readiness: How the EU can strengthen military mobility**” pubblicato dall'Euiss con individuazione di 500 progetti infrastrutturali prioritari per la mobilità duale civile-militare

Ritiro proposta di emendamento della **Direttiva sul trasporto combinato**.

Deferimento dell'Italia alla Corte di giustizia dell'UE (INFR(2024)0161) per non aver recepito la direttiva europea sull'Eurovignette (direttiva (UE) 2022/362)

Pubblicazione da parte della Commissione Europea della Comunicazione sull'**Action Plan for the European Automotive Sector**, con proroga sui target di CO2 per le automobili mentre nessuna proroga per i camion pesanti

Proposta della Commissione Europea di riforma del budget 2028-2034 UE con trasferimento della maggior parte dei finanziamenti per i trasporti ai Piani Nazionali Unici

2026 Programma di lavoro

Servizi postali e pacchi: la proposta di EU Delivery Act (terzo trimestre 2026) aggiornerà la direttiva sui servizi postali, per adattarla all'esplosione dell'e-commerce

Energia, clima e infrastrutture: previsto per la metà e la fine del 2026, dovrebbe aggiornare il sistema ETS (inclusi marittimo e aviazione) e creare un mercato per il trasporto e lo stoccaggio della CO₂.

Appalti e semplificazione previsto per il II semestre 2026 il Public Procurement Act per semplificazione delle gare

In sospeso le seguenti proposte:

- la revisione della Direttiva pesi e dimensioni dei veicoli pesanti (Weights & Dimensions)
- il nuovo Regolamento sulla capacità ferroviaria, per migliorare la gestione dei treni merci
- il GHG Accounting, che introduce un metodo unico per calcolare le emissioni di gas serra nel trasporto

Confronto 2020-2025
Investimenti prioritari in infrastrutture per la mobilità in Italia

MODALITÀ	COSTO (Mld €)					RISORSE DISPONIBILI (Mld €)					FABBISOGNO RESIDUO (Mld €)				
	2020	2021	2022	2024*	2025*	2020	2021	2022	2024*	2025*	2020	2021	2022	2024*	2025*
Strade e autostrade	54,3	75,8	83,5	93,6	93,6**	45,1	54,2	63,2	34,5	34,5**	9,2	21,6	20,3	59,1	59,1**
Ferrovie (con nodi urbani)	113,4	132,1	147,4	266,6	283,6	60,0	92,9	104,0	124,4	125,3	53,4	39,2	43,4	142,2	158,3
Trasporto rapido di massa	20,8	22,0	32,6	31,4	29,0	19,0	20,4	28,8	31,0	26,9	1,8	1,6	3,8	0,3	2,1
Porti	5,1	9,6	10,1	11,9	12,1	4,1	8,3	9,2	8,6	8,7	1,0	1,3	0,9	3,3	3,4
Aeroporti	3,1	3,1	3,2	nd	nd	3,1	3,1	3,2	nd	nd	0,0	0,0	0,0	nd	nd
Totale	196,7	242,6	276,8	403,5	418,3	131,3	178,9	208,4	198,5	195,4	65,4	63,7	68,4	205,0	222,9

Fonte: Allegati Infrastrutture al DEF

*Gli investimenti per le opere prioritarie tengono conto per la componente ferroviaria (inclusiva anche degli investimenti di accessibilità per gli aeroporti) dei costi stimati al 2031 a partire dall'Allegato al DEF 2024 (non presenti i riferimenti del 2023 in quanto non valorizzati) mentre precedentemente erano sino al 2026.
**Dato per le concessionarie autostradali tratto da Allegato al DEF 2024, in assenza di dati specifici sulla versione 2025 con investimenti stimati di circa euro 38,338 Mld, di cui euro 15,402 Mld con copertura nei piani finanziari vigenti per gli aeroporti) dei costi stimati al 2031 a partire dall'Allegato al DEF 2024 (non presenti i riferimenti del 2023 in quanto non valorizzati) mentre precedentemente erano sino al 2026.

