



Un anno da...
**un'Italia velocemente
connessa**

position paper
dicembre 2021

Testo a cura dell'Ufficio studi Fast-Confisal e del Dipartimento "Infrastrutture, Trasporti, e Servizi" della CONFISAL
Coordinato da Pasquale Cataneo
Responsabile di progetto Vincenzo Multari

Realizzazione grafica di Andrea Blasi

Sommario

Prefazione	4
1. Introduzione e finalità del documento	6
2. Relazione di inquadramento autunno 2020 – 2021	8
2.1 Aggiornamenti della pianificazione e programmazione europea	8
2.1.1 Il processo di revisione delle reti TEN-T	8
2.1.2 Il CEF 2021-2027	11
2.2 Aggiornamenti della pianificazione e programmazione nazionale	13
2.2.1 Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	13
2.2.2 L'Allegato Infrastrutture al DEF 2021	20
2.3 Aggiornamento degli andamenti macroeconomici nazionali	28
2.3.1 I trasporti internazionali di merci dell'Italia relativi al 2020	29
2.3.2 La bilancia dei trasporti mercantili	31
2.4 Aggiornamento degli andamenti del mercato dei trasporti nazionale	32
2.4.1 Comparto merci e logistica	33
2.4.2 Comparto passeggeri	34
2.4.3 Il mercato del lavoro	36
3. Stato dell'arte delle proposte FAST-CONFISAL	400
3.1 Relazione sulle attività effettuate nel periodo autunno 2020-2021	400
3.2 Sintesi delle proposte avanzate da FAST-CONFISAL autunno 2020-2021	444
3.3 Analisi di efficacia dell'attività svolta (istanze proposte/istanze accolte)	566
4. Criticità e fabbisogni persistenti	711
4.1 Ambito Infrastrutture e servizi	711
4.2 Ambito Policies e norme	84
4.3 Ambito Finanziamenti ed incentivi	89
5. Le proposte di FAST-CONFISAL	91
5.1 Ambito Infrastrutture e servizi	91
5.2 Ambito Policies e norme	96
5.3 Ambito Finanziamenti ed incentivi	98
6. Conclusioni	100

Prefazione

È passato un anno dal convegno "Un'Italia velocemente connessa" con cui la FAST-CONFSAL, in occasione dell'avvio del grande Piano nazionale di ripresa e resilienza, ha iniziato il suo cammino di analisi e valutazione dello stato di salute del settore dei trasporti e dell'avanzamento degli interventi normativi ed infrastrutturali che ne dovrebbero favorire lo sviluppo. Consentendo, in questo modo, di consolidare e sfruttare a pieno le potenzialità di quello che dovrebbe essere un vero e proprio volano per la ripresa e il rilancio delle attività industriali, dei servizi e di tutti i comparti produttivi.

Restiamo convinti che per raggiungere gli obiettivi fissati sia necessario un dialogo serrato, costante e costruttivo tra istituzioni e parti sociali. Un confronto che abbia come fondamento il comune intento di alimentare lo sviluppo del Paese e garantire allo stesso tempo il rispetto dei diritti dei lavoratori, a partire da quello, irrinunciabile, alla salute e alla sicurezza, e dei legittimi interessi delle imprese. Per questo motivo, negli ultimi dodici mesi abbiamo intensificato il nostro impegno per offrire un contributo concreto all'opera di modernizzazione che dovrebbe rendere **più efficace, sostenibile e competitivo il nostro sistema produttivo.**

Nell'arco dell'ultimo anno ci siamo occupati di digitalizzazione, di sicurezza sul lavoro, di transizione verde, di diritto del lavoro, di formazione delle competenze. **E abbiamo avanzato una serie di proposte che riteniamo possano costituire una base proficua di confronto per mettere a fuoco gli interventi necessari a velocizzare l'uscita dall'emergenza, intensificare la realizzazione del PNRR, ridurre il gap sociale e infrastrutturale del Mezzogiorno.** Molti dei nostri suggerimenti hanno trovato l'ascolto e la disponibilità delle istituzioni, alcune delle nostre richieste sono state accolte e su altre sono stati presi precisi impegni da parte delle forze politiche che in questi mesi stanno lavorando con il governo alla realizzazione dei progetti del Piano nazionale di ripresa. Ma di strada da fare ce n'è ancora molta. E, seppure qualche passo avanti in questa direzione si sia fatto, riteniamo urgente e necessario che l'esecutivo intraprenda con decisione la strada del pieno coinvolgimento di tutte le parti sociali rappresentate nel Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro nell'opera riformatrice del Paese.

Turismo, commercio, manifattura, servizi. Al centro di ogni attività economica c'è il lavoro. Come ha avuto modo di spiegare Papa Francesco intervenendo ad un'assise sindacale, *"il lavoro è la forma più comune di cooperazione che l'umanità abbia generato nella sua storia. Ogni giorno milioni di persone cooperano semplicemente lavorando: educando i nostri bambini, azionando apparecchi meccanici, sbrigando pratiche in un ufficio. Il lavoro è una forma di amore civile: non è un amore romantico né sempre intenzionale ma è un amore vero, autentico, che ci fa vivere e porta avanti il mondo"*. Ecco, noi crediamo che nessuna ripartenza sarà possibile senza che la politica metta al centro il lavoro e presti attenzione alla voce dei lavoratori. Quegli stessi lavoratori che in questi mesi hanno permesso al Paese di conseguire una crescita inimmaginabile durante la pandemia, con il PIL che si appresta a chiudere in rialzo del 6,3%. Per proseguire su questo percorso virtuoso sarà necessario il contributo di tutti. Altrimenti, il lavoro fatto finora rischia di disperdersi e di diventare vano.

Da questo punto di vista grande preoccupazione desta la cosiddetta messa a terra dei progetti. Le missioni del PNRR richiedono bandi, cantieri, manodopera, competenze adeguate, investimenti. E i

troppi vincoli burocratici ancora presenti nella struttura normativa italiana potrebbero costituire un pericoloso freno al raggiungimento dei traguardi previsti.

Il presente documento, messo a punto dal nostro instancabile ufficio studi, è il frutto di un impegno che abbiamo preso un anno fa con "Un'Italia velocemente connessa", annunciando una verifica dello stato di salute del settore dei trasporti a dodici mesi di distanza e l'avvio di un monitoraggio permanente su riforme ed opere infrastrutturali del PNRR, con un focus specifico sul Mezzogiorno. La promessa, com'è nostra abitudine, è stata mantenuta. Nello studio analizziamo nel dettaglio lo stadio di avanzamento di tutte le misure previste non solo dal Piano di Resilienza, ma dalla Programmazione europea e dal Documento di economia e finanza del 2021, facciamo il punto sull'andamento del mercato dei trasporti, individuiamo fabbisogni e criticità e avanziamo una serie di proposte concrete per rendere più efficaci gli interventi.

Non solo. Puntiamo a far emergere, anche grazie ad un'ottima indagine statistica effettuata da Banca d'Italia sui trasporti internazionali di merci dell'Italia relativa al 2020, il rilevante impatto che la pandemia ha avuto sui costi unitari del settore, rimasto pienamente operativo anche nelle fasi di maggiore emergenza sanitaria. Da ciò scaturisce l'ineludibile necessità che i livelli istituzionali e politici concentrino la propria attenzione sui trasporti e sulla logistica, anche a fronte del peggioramento avvenuto nel 2020 del deficit dei trasporti mercantili nella bilancia dei pagamenti dell'Italia (-6,8 miliardi di euro, da -5,9 nel 2019). Tale negativa tendenza si è concentrata nei comparti aereo e navale; su quest'ultimo ha pesato anche la riduzione dell'attività "estero su estero" effettuata dagli armatori italiani.

Quanto al monitoraggio, la sorveglianza della FAST-CONFISAL è pienamente operativa. Sul sito <https://sindacatofast.it/> si possono trovare tutte le schede relative alle riforme nazionali e agli interventi specifici per il Mezzogiorno prescelti dalle sedi territoriali del sindacato, che saranno in via continuativa aggiornate con cadenza trimestrale, con il dettaglio dello stato avanzamento di ogni riforma e opera prevista dal PNRR nel settore dei trasporti.

1. Introduzione e finalità del documento

Il presente documento si inserisce nel percorso avviato ad ottobre 2020, da FAST-CONFSAL con la pubblicazione del position paper **"Italia Velocemente Connessa"** e con l'organizzazione dell'omonimo convegno a Roma. La finalità del percorso avviato era quella di evidenziare la visione, gli orientamenti, promuovere istanze e proposte in materia di pianificazione, programmazione e contrattualistica del lavoro nazionale nel settore dei trasporti, fornendo al contempo una piattaforma di confronto con i policy makers ed uno strumento di monitoraggio periodico delle misure implementate nel comparto trasporti passeggeri, merci e logistica a livello nazionale.

In questo senso, un anno fa sono state gettate le basi per comprendere ed incidere sulla stagione vissuta, dall'autunno 2020 all'autunno 2021, che ha visto in estrema sintesi il perpetuarsi della crisi pandemica, il cambio di governo, l'approvazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza e lo sviluppo della campagna vaccinale.

Nella sua funzione, quindi, di rapporto annuale, **il documento vuole dapprima analizzare le principali dinamiche e modifiche intervenute nel corso degli ultimi 12 mesi**, sia in termini di sviluppi della pianificazione europea e nazionale, mettendo in luce in particolare le previsioni in materia di trasporti incluse nel Piano di ripresa e resilienza nazionale e confluiti successivamente nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2021. A corredo di ciò, saranno evidenziati i principali trend macroeconomici, trasportistici e del mercato del lavoro nei trasporti e nella logistica a livello nazionale intervenuti nel corso dell'ultimo anno, con le risultanze degli impatti della pandemia Covid-19 sul comparto.

In secondo luogo, ed a testimonianza del percorso integrato del presente documento nel quadro della più ampia iniziativa del sindacato, **verrà effettuato una sorta di check-up sulle attività condotte da FAST-CONFSAL**, articolando il capitolo nell'analisi delle proposte di un anno fa, nel riepilogo delle attività effettuate nel corso degli ultimi 12 mesi e nella verifica di quali di quelle proposte sono state accolte ed accettate.

Tale analisi fornirà il supporto all'identificazione delle **persistenti criticità e fabbisogni del sistema nazionale dei trasporti e della logistica che condurranno a loro volta alla definizione delle proposte** e delle istanze che FAST-CONFSAL ritiene proprie per **"connettere velocemente l'Italia" nel breve, medio e lungo termine**. Sia la verifica dei fabbisogni che la sezione propositiva, in analogia con quanto già effettuato nel 2020, segue una tripartizione su macro voci - infrastrutture e servizi, policies e norme, finanziamenti - al fine di fornire il più possibile un quadro esaustivo e onnicomprensivo delle possibili misure da mettere in campo.

In sintesi, il documento rappresenta un aggiornamento dei lavori avviati un anno fa ed un follow-up delle attività che si sono articolate a partire dall'autunno 2020, mantenendo la natura di rapporto propositivo alla luce del rinnovato quadro pianificatorio, programmatico ed operativo nazionale.

Un anno fa sono state gettate le fondamenta di un percorso importante che ha visto nel corso degli ultimi 12 mesi ampi riconoscimenti del lavoro svolto, soprattutto in sede istituzionale. In continuità con ciò, FAST-CONFSAL intende proseguire nella fase di progettazione e costruzione del nuovo sistema dei trasporti nazionale, apportando istanze, richieste ed idee, e contribuendo al contempo alla messa a terra delle misure in fase di implementazione, in primis il Piano di ripresa

e resilienza, su cui la più grande organizzazione sindacale autonoma, di federazione e confederale, ha conferito nel corso degli ultimi mesi un fondamentale apporto.

2. Relazione di inquadramento autunno 2020 – 2021

Sulla scorta dell'analisi di contesto effettuata nel documento "Italia Velocemente connessa" di ottobre 2020, il presente capitolo intende fornire aggiornamenti sulle modifiche intervenute nel corso degli ultimi 12 mesi in materia di pianificazione e programmazione trasportistica a livello europeo e nazionale.

A completamento di ciò, verranno altresì individuati i principali andamenti dell'ultimo anno in materia di fondamentali macroeconomici nazionali e di trend nel settore dei trasporti passeggeri e merci a livello nazionale, senza dimenticare una sezione dedicata al mondo del lavoro nel settore dei trasporti.

2.1 Aggiornamenti della pianificazione e programmazione europea

2.1.1 Il processo di revisione delle reti TEN-T

Come già rappresentato in occasione di "Italia velocemente connessa", in ambito europeo il processo di revisione della rete TEN-T è già ampiamente avviato; infatti, sebbene il riesame della rete centrale fosse inizialmente previsto non prima del 2023 ai sensi dell'art. 54 del Regolamento (UE) n. 1315/2013, proprio a causa delle implicazioni territoriali ed amministrative comportate dal distacco del Regno Unito dall'Unione Europea, è sorta la necessità di anticipare la revisione della rete transeuropea dei trasporti.

La pubblicazione della proposta di modifica legislativa da parte della Commissione europea è prevista per dicembre 2021 ed i processi di consultazione tra la Commissione e gli Stati Membri sono in buono stato di avanzamento.

L'aggiornamento della rete si basa su alcuni elementi di base, i primi due più conservativi e il terzo, più innovativo, introduce l'esigenza di accostare la politica dei trasporti europea agli obiettivi del New Green Deal. Il primo principio prevede che la metodologia a rete (centrale e globale) individuata nel 2013 rimanga sostanzialmente analoga e saranno previsti solo limitati ed essenziali adeguamenti; il secondo conferma l'orizzonte temporale già individuato dal Regolamento (UE) n.1315/2013 (2030 per la rete centrale, 2050 per la rete globale); infine l'ultimo principio prevede che il processo di revisione sarà guidato con l'obiettivo della creazione di una infrastruttura di trasporto efficiente, multimodale, innovativa e sostenibile e che debba contribuire anche all'azione dell'Unione contro i cambiamenti climatici in linea con le strategie del **New Green Deal** e di **Fit for 55** emanate a livello europeo.

Ai fini di assicurare le tempistiche previste, specialmente per quanto riguarda il completamento della rete centrale, la Commissione Europea ha avviato processi di dibattiti pubblici finalizzati principalmente alla raccolta delle priorità degli Stati Membri: una consultazione pubblica nel 2019, uno scambio di elementi tecnici nel 2020 e una nuova consultazione pubblica nel 2021. A seguito di queste consultazioni, si sono tenuti incontri bilaterali di alto livello con i singoli Stati Membri; il terzo con l'Italia è stato tenuto a settembre 2021; in tali incontri lo Stato Membro ha avuto la possibilità di inviare le proprie proposte di modifica alla rete TEN-T e le motivazioni alla base di tale integrazioni.

La strategia italiana, sebbene non ufficializzata, è tesa a garantire uno sviluppo armonico delle infrastrutture di trasporto nazionali, allineando la pianificazione europea TEN-T a quella nazionale prevista nel Sistema nazionale delle infrastrutture di trasporto (SNIT).

Più specificatamente, e come già ricordato un anno fa da FAST-CONFISAL appare di urgente rilevanza apportare le seguenti integrazioni alla rivisitazione delle reti europee:

- **Prolungare il corridoio Baltico-Adriatico lungo l'intera dorsale adriatica**, con particolare riferimento alla sezione "Ancona-Bari" 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; **analogamente, si richiede l'inserimento dello scalo portuale di Messina quale porto di rango core** tenuto conto delle previsioni del Decreto Legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito con Legge 17 dicembre 2018, n. 136, che ha previsto l'istituzione della nuova Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, comprendente i porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, e del regime previsto dal D.Lgs. 169/2016 che statuisce che sede della AdSP è la sede del porto centrale, individuato nel Regolamento (UE) n. 1315/2013;
- **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 europee che riportano: *"seaports which are immediate neighbours neighbors 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"*¹;
- 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"*²;
- L'integrazione, **oltre a Firenze, degli scali aeroportuali di Bari, Catania, Lamezia Terme e Pisa nella rete centrale aeroportuale**. Risulta inoltre contraddittoria la situazione dello **scalo aereo di Foggia** con pista allungata e collaudata nei mesi scorsi, **inquadrato come nodo TEN-T comprehensive e incluso nel costituendo hub multimodale unitamente alla finanziata 2^a stazione sulla rete AV/AC Napoli-Foggia-Bari, ma ancora incomprensibilmente non ricompreso nel piano nazionale degli aeroporti** nonostante la vasta catchment area interregionale servita ³, comprendente anche il vicino polo turistico multisettoriale e industriale

¹ "The planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T)" della Commissione Europea COM (2013) 940

² Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, CNIT 2019;

³ Dei 112 aeroporti totali in 18 regioni, sia la Basilicata che il Molise non dispongono di scali aeroportuali per migliorare l'accessibilità territoriale

oggi poco o nulla servito dal trasporto aereo, nonostante i 120, 160 e 170 km di distanza degli aeroporti più prossimi.

- Tale aeroporto, migliorando la resilienza del sistema infrastrutturale d'area vasta per la mobilità

Figura 1 - Confronto SNIT e TEN-T aeroporto di Foggia



dei cittadini e per tutte le funzioni d'interesse pubblico legate alle attività di protezione civile e soccorso, è stato inoltre individuato, con le Delibere di Giunta Regionale della Puglia n. 1590/2017 e n. 1746/2018, quale sede centro strategico della protezione civile regionale e polo logistico e nel 2019 ha conseguito il riconoscimento del S.I.E.G. da parte dell'attuale Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili;

- La riconfigurazione dei nodi interportuali con l'inserimento, ad esempio, nella rete comprensive del **nodo di Pordenone e dell'interporto di Trieste** e l'inclusione nella rete core del nodo retroportuale di **Santo Stefano Magra**.

Altro elemento che dovrebbe caratterizzare le ambizioni di revisione italiana, sono rappresentate dalla richiesta di **estendere la nozione di Autostrade del Mare**, e quindi dei progetti a ciò correlati, ai servizi marittimi ro-ro e ropax sia sulle rotte di cabotaggio che sui servizi diretti tra territorio comunitario ed extra comunitario. Tale modifica, tenuto conto della rilevanza dei servizi marittimi interni e considerato il posizionamento italiano in prossimità dei mercati del Nord Africa e dei Balcani, dovrebbe agevolare la richiesta di finanziamenti per il settore portuale e lo shipping nazionali.

Infine, elemento distintivo di questo esercizio di revisione, la rete TEN-T, fino ad oggi considerata solo per scopi civili, **può comprendere anche tratti o nodi di duplice rilevanza (militare e civile)** in

considerazione delle priorità e condizioni delle politiche di trasporto della Mobilità Militare, disciplinate anche nel nuovo Regolamento UE 1153/2021.

2.1.2 Il CEF 2021-2027

Se la revisione della rete TEN-T è in ultimazione, il 14 luglio 2021 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Europea **il Regolamento (UE) n. 1153/2021** del Parlamento europeo ed del Consiglio del 7 luglio 2021 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa (il nuovo CEF per le annualità 2021-2027) e che abroga il Regolamento (UE) n. 1316/2013 e il Regolamento(UE) n. 283/2014. Il giorno successivo si è tenuto il 25° incontro del Comitato CEF durante il quale i 27 Stati Membri hanno votato ed approvato il Multi-Annual Work Programme 2021-2027 ed il Regolamento Delegato Military Mobility dual-use requirements. I documenti vanno a delineare compiutamente il nuovo programma CEF 2021-2027, finalizzato ad accelerare gli investimenti nel settore delle reti transeuropee garantendo sinergie tra gli ambiti di trasporto, energia e telecomunicazioni.

Esattamente come per il programma CEF precedente, attuato dal 2014 al 2020, anche il programma **CEF 2021-2027 è pensato come lo strumento attuatore delle politiche di trasporto della rete TEN-T** che vedono nella creazione di una infrastruttura multimodale, moderna ed efficiente un tramite per raggiungere gli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva europea, che possa da una parte stimolare la creazione di posti di lavoro e dall'altro rispettare gli impegni di decarbonizzazione siglati.

Le risorse finanziarie messe a disposizione ammontano a 33.710.000.000 euro così suddivise:

- **Trasporti: 25.807.000.000 euro di cui 12.830.000.000 euro per investimenti strategici in tutti gli Stati membri**; 11.286.000.000 euro destinati esclusivamente agli Stati membri beneficiari del Fondo di coesione e **1.691.000.000 euro destinati a garantire l'adattamento delle infrastrutture**

Figura 2 - Allocazione CEF Trasporti e macro-obiettivi



Fonte: Commissione Europea DG Move

per migliorare la mobilità militare all'interno dell'UE, compatibilmente con un duplice uso, soddisfacendo sia le esigenze civili che militari.

- Energia: 5.838.000.000 euro.
- Digitale: 2.065.000.000 euro.

Si prevede che il CEF 2021-2027, in analogia ed evoluzione alla programmazione precedente, venga attuato attraverso forme di assistenza finanziaria che comprendano sia le sovvenzioni a fondo perduto che i finanziamenti.

Di interesse per il territorio nazionale, si riportano i principali risultati ottenuti dall'Italia in termini di allineamento dei Corridoi della rete centrale previsti nel Regolamento citato:

- **lungo il Corridoio Mediterraneo è stata inclusa la sezione Core "Nizza- Ventimiglia"** come sezione ferroviaria transfrontaliera che poi si collega a Genova, la sezione **"Genova-La Spezia", insieme alla sezione "Bologna-Milano"**; **le tratte di accesso alla Torino Lione** tra le sezioni transfrontaliere (50% finanziamento) e il **prolungamento della tratta transfrontaliera "Trieste – Divaccia" verso ovest fino al nodo di Venezia**;
- **l'inclusione del porto di Cagliari lungo il Corridoio Scan-Med, così come le tratte di accesso al Brennero tra le sezioni transfrontaliere** (con tassi di finanziamento fino al 50%);
- **lungo il Corridoio Baltico-Adriatico è stata inclusa la sezione "Ravenna-Ancona" ed il prolungamento della tratta transfrontaliera ferroviaria "Trieste – Divaccia" verso ovest fino al nodo di Venezia, comune al Corridoio Mediterraneo**;
- **tra le sezioni Comprehensive transfrontaliere si riscontra la presenza della sezione ferroviaria transfrontaliera "Luino-Sesto Calende" (IT-CH).**

Rispetto al precedente programma di finanziamento, è stata accolta l'eleggibilità delle azioni volte ad accrescere la resilienza delle infrastrutture di trasporto nonché si registrano incrementi nelle percentuali di co-finanziamento per i lavori sulla rete centrale e sulle tratte transfrontaliere e nei porti della rete globale, saliti al 30% e 50%; al 30% sono saliti tutti i casi di infrastrutturazione finanziati precedentemente al 10% e 20% (ferrovie e reti stradali, vie navigabili interne, piattaforme logistiche e multimodali, riduzione rumore ferroviario); sono rimasti invariati ovvero al 30% gli interventi sui colli di bottiglia, collegamenti mancanti, accessibilità alle persone con disabilità e autostrade del mare. Sono saliti al 50% i collegamenti transfrontalieri (prima al 40%) e le tratte di accesso dei progetti del tunnel del Brennero e della linea Torino Lione con l'incremento di un ulteriore 5%, fino quindi ad un massimo del 55%, in caso di progetti attuati da strutture a gestione integrata; al 50% sono finanziate anche tutte le applicazioni telematiche sia di bordo che di terra, con espresso riferimento al sistema ERTMS, i progetti di innovazione tecnologica e di incremento della sicurezza.

Proprio a valere sulla nuova programmazione 2021-2027 del CEF Transport il 16 settembre 2021 è stato pubblicato sul sito dell'Agenzia esecutiva della Commissione Europea CINEA, il primo bando; le risorse a disposizione di questo call sono oltre 7 miliardi di euro sotto forma di sovvenzioni a fondo perduto di cui circa 3,7 miliardi di euro rivolti a tutti gli Stati membri, circa 3 miliardi dedicati esclusivamente ai Paesi eleggibili al fondo di Coesione, da cui è esclusa l'Italia ed i restanti 330 milioni dedicati a progetti mirati a migliorare la mobilità civile e militare.

Al bando possono partecipare azioni inerenti:

- Progetti infrastrutturali sulla rete TEN-T centrale e globale (comprensivi i progetti inerenti le ferrovie, le vie navigabili interne, i porti marittimi e interni, le strade, i terminali ferroviari e le piattaforme logistiche multimodali);
- Applicazioni intelligenti per i trasporti (ERTMS, ITS, SESAR, RIS, ecc.);
- Interoperabilità dei trasporti;
- Infrastrutture per i combustibili alternativi (compresa l'infrastruttura per la ricarica rapida dell'elettricità e il rifornimento di idrogeno sulla rete stradale TEN-T);

- Autostrade del Mare;
- Hub passeggeri multimodali;
- Riduzione del rumore del trasporto ferroviario di merci;
- Infrastrutture di parcheggio sicure e protette;
- Sicurezza stradale;
- Miglioramento della resilienza delle infrastrutture di trasporto, in particolare ai cambiamenti climatici e alle catastrofi naturali;
- Adeguamento dell'infrastruttura di trasporto ai fini dei controlli alle frontiere esterne dell'Unione;
- Adeguamento della TEN-T al duplice uso civile e militare.

2.2 Aggiornamenti della pianificazione e programmazione nazionale

Gli ultimi 12 mesi in materia di pianificazione e programmazione dei trasporti a livello nazionale hanno visto l'emanazione di due documenti fondamentali e correlati. In primis, **il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), che ha disegnato le priorità infrastrutturali e normative per i prossimi anni, con orizzonte temporale al 2026 ed accompagnato allo strumento programmatico definito Fondo complementare al PNRR con orizzonte temporale non vincolato al 2026.** I contenuti presenti in questi ultimi documenti sono stati sostanzialmente confermati **nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 "Dieci anni per trasformare l'Italia - Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti"** di cui si analizzeranno i contenuti e le innovazioni rispetto al Piano Italia Veloce del 2020.

2.2.1 Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

A Luglio 2020, in risposta alla pandemia di Covid-19 e alla conseguente crisi economica, l'Unione Europea ha formulato un pacchetto di risposte armoniche e coordinate che vedono nel programma Next Generation EU (di seguito NGEU) la realizzazione più importante.

Il NGEU rappresenta, infatti, un piano di investimenti che l'Europa non aveva mai visto prima. Le risorse messe in campo ammontano a 750 miliardi di euro, oltre la metà, 390 miliardi, costituita da sovvenzioni. Il programma NGEU si compone di due strumenti: il REACT-EU e il dispositivo per la ripresa e la resilienza (di seguito RRF). Il primo è stato pianificato sul breve termine (2021-2023) finalizzato, dunque, all'aiuto nella fase iniziale di rilancio delle economie europee, il secondo ha invece un orizzonte medio, dal 2021 al 2026. Le risorse a disposizione ammontano a 672,5 miliardi di euro, di cui 312,5 miliardi sovvenzioni e 360 miliardi prestiti a tassi agevolati. Per poter ottenere l'accesso ai fondi, lo Stato Membro deve presentare un proprio piano di ripresa e resilienza (PNRR) che deve focalizzarsi su sei grandi aree di intervento: transizione verde, trasformazione digitale, crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, coesione sociale e territoriale, salute e resilienza economica, sociale e istituzionale, politiche per le nuove generazioni, l'infanzia e i giovani.

Il PNRR italiano, elaborato in analogia con le Linee Guida della Commissione Europea, si articola in sedici componenti che vengono raggruppate in sei missioni. Le missioni individuate dal piano italiano sono:

1. Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo;
2. Rivoluzione verde e transizione ecologica;
3. Infrastrutture per una mobilità sostenibile;
4. Istruzione e ricerca;

5. Coesione e inclusione;
6. Salute.

Il Governo ha richiesto risorse per 191,5 miliardi di euro, divise in 68,9 miliardi di euro in sovvenzioni e 122,6 miliardi di euro in prestiti. A queste risorse che sono state suddivise per missioni e componenti, vanno aggiunte le risorse rese disponibili dal REACT-EU che, come previsto dalla normativa UE, vengono spese negli anni 2021-2023 nonché quelle provenienti dal Fondo Complementare, che rappresenta la programmazione nazionale finanziaria aggiuntiva.

Per ciascuna missione e componente il PNRR prevede riforme e investimenti da implementare nell'arco della durata del piano. In maniera particolare, le riforme introdotte dal Piano hanno l'obiettivo di ridurre gli oneri burocratici ed accelerare la realizzazione degli investimenti, così da rendersi sinergiche agli obiettivi di investimento del PNRR, partecipando attivamente alla sua realizzazione.

Le principali componenti di interesse **per la mobilità all'interno del PNRR sono la componente M2C2 "Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile" e le due componenti della terza missione Infrastrutture per una mobilità sostenibile M3C1 "Rete ferroviaria ad alta velocità/capacità e strade sicure" e M3C2 "Intermodalità e logistica integrata"; ulteriori investimenti allocabili nel settore della mobilità sono presenti nella componente M1C1 "Digitalizzazione, Innovazione e sicurezza nella PA" in particolare nell'investimento "Mobility as a service for Italy" (40 milioni di euro) e nella componente M5C3 "Interventi speciali per la coesione territoriale".**

La componente M2C2 del solo PNRR (escluso Fondo Complementare) ammonta a 23,78 miliardi di euro suddivisi in 5 ambiti di intervento e misure; ciascuno di questi ambiti raccoglie investimenti e/o riforme necessarie alla sua attuazione. In particolare di questi ambiti allocchiamo all'interno della mobilità gli investimenti riguardanti le sperimentazioni dell'idrogeno per il trasporto (0,53 miliardi di euro), quelli inerenti la filiera industriale dei bus elettrici (0,3 miliardi di euro) e l'intera azione 4 "Sviluppare un trasporto locale più sostenibile" il cui finanziamento prevede 8,58 miliardi così ripartiti:

- M2C2 - Investimento 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica" per un totale di 0,6 miliardi di euro;
- M2C2 - Investimento 4.2 "Sviluppo trasporto rapido di massa" per un totale di 3,6 miliardi di euro;
- M2C2 - Investimento 4.3 "Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica" per un totale di 0,74 miliardi di euro;
- M2C2 - Investimento 4.4 "Rinnovo flotte bus e treni verdi" per un totale di 3,64 miliardi di euro.

A queste risorse vanno aggiunte le risorse provenienti dal Fondo Complementare:

- Rinnovo flotte bus per un totale di 0,6 miliardi di euro;
- Rinnovo flotte navi per un totale di 0,8 miliardi di euro.

Per quanto riguarda le riforme all'interno della componente M2C2 si cita la Riforma 4.1 "Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa".

Le risorse a disposizione da PNRR e Fondo Complementare per la M2 allocabili nell'ambito della mobilità sono dunque 10,39 miliardi di euro.

La missione **M3 “Infrastrutture per la mobilità sostenibile”**, che rientra completamente nell’ambito di trattazione, dispone di **25,40 miliardi di euro collocati sul PNRR a cui si aggiungo 6,06 miliardi di euro di risorse dal Fondo Complementare per un totale di 31,46 miliardi di euro.**

La componente M3C1 del PNRR si compone di investimenti mirati sulla rete ferroviaria per 24,77 miliardi di euro che comprendono i collegamenti ad alta velocità verso il Sud, attraverso le Alpi e diagonali, sia passeggeri che merci, il potenziamento delle linee regionali ed investimenti per il miglioramento delle stazioni a cui accostare le riforme legate all’accelerazione dell’iter di approvazione del contratto tra MIMS e RFI e dei progetti ferroviari, il trasferimento della titolarità delle opere d’arte (ponti, viadotti, cavalcavie) relative alle strade di secondo livello ai titolari di strade di primo livello e l’attuazione delle Linee guida per la classificazione e gestione del rischio dei ponti esistenti. Alle risorse sulla rete ferroviaria si aggiungo investimenti dal Fondo Complementare:

- Rafforzamento delle linee regionali per un totale di 1,55 miliardi di euro;
- Rinnovo del materiale rotabile per un totale di 0,2 miliardi di euro;
- Strade Sicure – Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24 –A25) per un totale di 1,00 miliardi di euro;
- Strade Sicure – Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (ANAS) per un totale di 0,45 miliardi di euro;

La componente M3C2 del PNRR “Intermodalità e logistica integrata” si compone di azioni mirate allo sviluppo del sistema portuale e all’implementazione di una efficiente intermodalità e logistica integrata comprendenti le riforme di:

- “Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica”;
- “Attuazione del regolamento che definisce l’aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali”;
- “Semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di cold ironing”;
- “Semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l’effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli”;
- “Interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PLN) per la rete dei porti”;
- “Semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti”.

Alle importanti riforme della M3C2 si aggiungono gli investimenti – Investimento 2.1 “digitalizzazione della catena logistica” che dispone di 0,25 miliardi di euro di risorse e M3C2 – Investimento 2.2 “Innovazione digitale dei sistemi aeroportuali” che dispone di 0,11 miliardi di euro di risorse .

Sulla stessa componente sono previsti importanti investimenti per il progetto integrato Porti d’Italia, quasi interamente con risorse disponibile dal Fondo Complementare che prevede i seguenti dettagli:

- Sviluppo dell’accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici per un totale di 1,47 miliardi di euro;
- Aumento selettivo della capacità portuale per un totale di 0,39 miliardi di euro;
- Ultimo/penultimo miglio ferroviario/stradale per un totale di 0,25 miliardi di euro;
- Efficientamento energetico per un totale di 0,05 miliardi di euro;
- Elettrificazione delle banchine per un totale di 0,7 miliardi di euro;
- Interventi per la sostenibilità ambientale dei porti per un totale di 0,27 miliardi di euro (unico progetto che fa parte delle risorse PNRR);

Le ultimi risorse disponibili di competenza MIMS e/o mista nel settore della mobilità sono allocate nella componente M5C3, in particolare nei progetti della **“strategia nazionale per le aree interne” che prevede un miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza delle strade sul quale vengono allocati 0,3 miliardi di euro e ulteriori 0,63 miliardi di euro per lo sviluppo delle Zone Economiche Speciali.**

Per quanto riguarda la riattivazione della Aree Zes finalizzate all'accrescimento di competitività delle aree Sud è prevista anche la riforma di **“Rafforzamento delle ZES”** che riguarderà la semplificazione della governance e la velocizzazione burocratica delle stesse.

Tabella 1 - Investimenti PNRR di competenza MIMS e mista nel settore della mobilità

cod. Mis-sione	cod. componente	Nome progetto tavola PNRR	Misura PNRR ufficiale (ITA)	PA titolare	Totale PNRR (Mln€) (a)	Fondo complementare (Mln€) (b)	Totale (Mln€) (a+b)
M1	C1	Digitalizzazione della Pubblica Amministrazione	1.4.6: Mobility as a service for Italy	PCM con MIMS	40.00	-	40.00
M2	C2	Filiera della transizione	5.3: Bus elettrici (filiera industriale)	MIMS	300.00	-	300.00
		Investimenti nella filiera dell'idrogeno	3.3: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale	MIMS con MITE	230.00	-	230.00
			3.4: Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario	MIMS con MITE	300.00	-	300.00
		Trasporti locali sostenibili	4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica (Ciclovie turistiche)	MIMS	400.00	-	400.00
			4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica (Ciclovie urbane)	MIMS	200.00	-	200.00
			4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa	MIMS	3600.00	-	3 600.00
			4.3 Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica	MITE con MIMS	741.32	-	741.32
			4.4.1: Rinnovo flotte Bus	MIMS	2415.00	-	2 415.00
			4.4.2: Rinnovo flotte treni	MIMS	800.00	-	800.00
			Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi - Bus	MIMS	-	600.00	600.00
Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi - Navi	MIMS		-	800.00	800.00		
M3	C1	Opere ferroviarie per la mobilità e la connessione veloce del Paese	1.1 Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità con il Mezzogiorno per passeggeri e merci (Napoli - Bari)	MIMS	1400.00	-	1 400.00
			1.1 Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità con il Mezzogiorno per passeggeri e merci (Palermo - Catania)	MIMS	1440.00	-	1 440.00
			1.1 Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità con il Mezzogiorno per passeggeri e merci (Salerno - Reggio Calabria)	MIMS	1800.00	-	1 800.00
			1.2.1 Linee di collegamento ad Alta Velocità con l'Europa nel Nord (Brescia - Verona - Vicenza - Padova)	MIMS	3670.00	-	3 670.00
			1.2.2 Linee di collegamento ad Alta Velocità con l'Europa nel Nord (Liguria - Alpi)	MIMS	3970.14	-	3 970.14

cod. Mis- sione	cod. com- po- nente	Nome progetto ta- vola PNRR	Misura PNRR ufficiale (ITA)	PA titolare	Totale PNRR (Mln€) (a)	Fondo comple- mentare (Mln€) (b)	Totale (Mln€) (a+b)		
			1.2.3 Linee di collegamento ad Alta Velocità con l'Europa nel Nord (Verona-Brennero - opere di adduzione)	MIMS	930.00	-	930.00		
			1.3 Collegamenti diagonali (Orte-Falco- nara)	MIMS	510.00	-	510.00		
			1.3 Collegamenti diagonali (Roma-Pe- scara)	MIMS	620.17	-	620.17		
			1.3 Collegamenti diagonali (Taranto- Metaponto-Potenza-Battipaglia)	MIMS	450.00	-	450.00		
			1.4 Sviluppo del sistema europeo di ge- stione del trasporto ferroviario (ERTMS)	MIMS	2970.00	-	2 970.00		
			1.5 Rafforzamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazio- nali chiave	MIMS	2970.42	-	2 970.42		
			1.6 Potenziamento delle linee regionali	MIMS	936.00	-	936.00		
			1.7 Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud	MIMS	2400.00	-	2 400.00		
			1.8 Miglioramento delle stazioni ferro- viarie nel Sud	MIMS	700.00	-	700.00		
			Rafforzamento delle linee regionali - li- nee regionali gestite da Regioni e Muni- cipalità	MIMS	-	1 550.00	1 550.00		
			Rinnovo del materiale rotabile	MIMS	-	200.00	200.00		
			Messa in sicurezza e monitoraggio di- gitale di strade, viadotti e ponti	Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunne (ANAS)	MIMS	-	450.00	450.00	
				Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24-A25)	MIMS	-	1 000.00	1 000.00	
			C2	Digitalizzazione aeroporti e sistemi logistici	2.1.1: LogIN Center	MIMS	30.00	-	30.00
					2.1.2: Rete di porti e interporti	MIMS	45.00	-	45.00
					2.1.3: LogIN Business	MIMS	175.00	-	175.00
					2.2.1: Digitalizzazione della manuten- zione e gestione dei dati aeronautici	MIMS	30.00	-	30.00
					2.2.2: Ottimizzazione delle procedure di avvicinamento APT	MIMS	80.00	-	80.00
					Progetto integrato Porti d'Italia	1.1 Interventi per la sostenibilità am- bientale dei porti (Green Ports)	MITE con MIMS	270.00	-
	Aumento selettivo della capacità por- tuale	MIMS		-		390.00	390.00		
	Efficientamento energetico	MIMS		-		50.00	50.00		
	Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	MIMS		-		700.00	700.00		
	Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture por- tuali ai cambiamenti climatici	MIMS		-		1 470.00	1 470.00		
	Ultimo/Penultimo Miglio Ferrovia- rio/Stradale	MIMS		-		250.00	250.00		

cod. Mis- sione	cod. com- po- nente	Nome progetto ta- vola PNRR	Misura PNRR ufficiale (ITA)	PA titolare	Totale PNRR (Mln€) (a)	Fondo com- plementare (Mln€) (b)	Totale (Mln€) (a+b)	
M5	C3	ZES	Strategia nazio- nale per le aree in- terne	Strategia Nazionale Aree Interne - Mi- glioramento dell'accessibilità e della si- curezza delle strade	MIMS	-	300.00	300.00
			Investimenti infrastrutturali per Zone Economiche Speciali - Soggetto attua- tore RFI	MIMS con PCM	98.00		98.00	
			Investimenti infrastrutturali per Zone Economiche Speciali - Soggetto attua- tore Anas	MIMS con PCM	46.00		46.00	
			Investimenti infrastrutturali per Zone Economiche Speciali - Soggetto attua- tore AdSP	MIMS con PCM	131.00		131.00	
			Investimenti infrastrutturali per Zone Economiche Speciali - Soggetto attua- tore Regioni	MIMS con PCM	355.00		355.00	
Totale complessivo					35 053.05	7 760.00	42 813.05	

Fonte: Elaborazioni su dati di Italia Domani, sito monitoraggio PNRR del governo.

In ambito mobilità, dunque, comprendendo sia le risorse provenienti dal PNRR che quelle provenienti dalla programmazione nazionale del Fondo Complementare, per competenza esclusiva e mista, il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili gestisce 42,81 miliardi di euro.

Tra gli obiettivi di queste risorse è dunque possibile individuare intenti di shift modale (da strada alla ferrovia) sia del traffico passeggeri che merci, l'attenzione al potenziamento della competitività del sistema portuale nazionale connesso all'efficientamento energetico dei porti, la sostenibilità ambientale delle infrastrutture e del parco mezzi, così come finalità trasversali quali la digitalizzazione delle reti di trasporto e della catena logistica, la riduzione delle emissioni e **l'aumento della accessibilità e della coesione territoriale nazionale con particolare focus al Mezzogiorno. Su quest'ultimo punto, anche sulla base delle plurime richieste di FAST-CONFSAL, si ritiene importante lo sforzo di riequilibrio territoriale quale priorità trasversale a tutte le missioni del Piano e si ritiene soddisfacente lo stanziamento di circa il 56% delle risorse per la mobilità a favore del Mezzogiorno⁴. Va perseguito però, con altrettanta consistenza, l'irrobustimento degli investimenti anche negli altri ambiti di missione per ridurre i divari esistenti.**

Attualmente, il MIMS ha già avviato tutte le dieci riforme di competenza previste nel PNRR, ne ha completate tre del 2021 e anticipato due originariamente programmate per il 2022; a queste si aggiungono due riforme per le quali si attendono gli ultimi passaggi approvativi da completare entro il 31 dicembre 2021.

⁴ Slides MIMS "Dieci anni per trasformare l'Italia - Per il benessere delle persone e delle imprese, nel rispetto dell'ambiente - Infrastrutture, mobilità, logistica, abitazioni di qualità per un Paese più prospero, equo, sostenibile e resiliente"
https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/202111/211108_2_PNRR_STM_SNichele.pdf

Tabella 2 - PNRR competenza MIMS - Stato di avanzamento delle Riforme

CODICE	MISURA	SCADENZA	STATO ATTUAZIONE	OUTCOME PREVISTI
Riforme approvate				
M2C2-37	Valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di TPL (impianti fissi e TRM)	T4 2021	Riforma attuata d.l. 77/2021 conv. in l. 108/2021 (comma 1-ter): limitato il parere del CSLLPP ai soli progetti relativi a TPL e impianti fissi maggiore di €100 mln.	- Accelerazione iter di valutazione dei progetti - Eliminazione delle duplicazioni amministrative
M3C1-1	Iter di approvazione del CdP tra MIMS e RFI	T4 2021	Riforma attuata nel d.l. 152/2021(Art.5) di attuazione del PNRR.	- Riduzione tempi di approvazione del CdP da 24 a 8 mesi - Migliore indirizzo strategico - Eliminazione duplicazioni amministrative
M3C1-2	Iter autorizzativo progetti ferroviari	T4 2021	Riforma attuata con il d.l. 77/2021 e con il d.l.152/2021 (art.6).	- Riduzione tempi autorizzativi per tutti i progetti ferroviari da 11 a 6 mesi
M2C4-27	Governance infrastrutture di approvvigionamento idrico	T1 2022	Riforma attuata con d.l. 121/2021 in l. 156/2021 (art. 2, comma 4-bis).	- Revisione della governance - Efficientamento delle procedure per la realizzazione degli investimenti - Rafforzamento e accompagnamento dei soggetti attuatori
M3C2-1	Processo di pianificazione strategica in ambito portuale	T4 2022	Riforma attuata con d.l. 21/2021 in l. 156/2021 (art. 4, comma 1-septies).	- Semplificazione procedure della pianificazione strategica
Riforme in via di approvazione (completate entro dicembre 2021)				
M3C1-21	Linee guida per classificazione, valutazione e monitoraggio di rischio e sicurezza ponti	T4 2021	Linee guida approvate dal CSLLP, in attesa di passaggio in Conferenza Unificata e decreto approvativo MIMS	- Estensione delle Linee Guida per la sicurezza dei ponti e viadotti all'intera rete viaria nazionale (compresi EELL)
M3C1-22	Trasferimento titolarità ponti e viadotti delle strade di secondo livello ai titolari delle strade di primo livello	T4 2021	Intervento normativo nel d.l. 121/2021 conv. in l. 156/2021 (art. 1, comma 1-bis). In firma il Decreto MIMS attuativo della norma	- Trasferimento degli obblighi manutentivi dagli EELL ad ANAS e concessionari autostradali
Riforme avviate				
M3C2-2	Concessioni portuali	T4 2022	Fase istruttoria in corso	- Revisione del regolamento per aumento della concorrenza
M3C2-4	Cold ironing	T4 2022	Fase istruttoria in corso	- Accelerazione investimenti per elettrificazione delle banchine
M3C2-10	Piattaforma logistica nazionale PNL	T2 2024	Approvato il d.l.152/2021 (art.30), attualmente in fase di conversione.	- Digitalizzazione e interoperabilità delle piattaforme informatiche delle Asdp

Fonte: Dati da fonte MIMS, Audizione alla Commissione Bilancio alla Camera nell'ambito dell'esame del DL 152/2021 del 15.11.2021

Lato investimenti, il ruolo del MIMS è quello di ripartire ai soggetti attuatori (Enti territoriali, Concessionari e società di gestione, AdSP, Commissari, Imprese e soggetti economici) le risorse del PNRR. Del totale fondi assegnati al MIMS ben 52,3 miliardi di euro sono stati ripartiti pari all'86,7%

del totale di competenza che somma a 61,3 miliardi di euro comprendendo anche il settore edilizia ed idrico⁵.

2.2.2 L'Allegato Infrastrutture al DEF 2021

Il 29 luglio 2021, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, il Consiglio dei Ministri ha approvato **l'Allegato Infrastrutture al DEF 2021**.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) rappresenta una grande novità in ambito di allocazione di risorse europee e lo stesso dedica molta attenzione ai temi della mobilità di passeggeri e merci; la strategia del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS) è stata infatti anticipata nel PNRR in cui emergono con chiarezza gli obiettivi della politica dei trasporti e della mobilità nazionale (1. sviluppo sostenibile, 2. transizione ecologica e digitale, 3. benessere delle persone e riduzione delle disuguaglianze, 4. infrastrutture e competitività, 5. crescita e occupazione, 6. riduzione divari territoriali). Tuttavia è nel documento Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) che viene esplicitata, in maniera completa, la politica nazionale in materia di infrastrutture e trasporti. L'Allegato rappresenta, infatti, il documento di pianificazione sul quale il MIMS compie le scelte in ambito di politiche per le infrastrutture e la mobilità del Paese, nelle more dell'adozione del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL).

Nell'Allegato al DEF 2021 vengono tra l'altro anche elencati i macro-obiettivi di derivazione ONU – i Sustainable Development Goals (SDG's) – e gli orientamenti europei in materia di Green Deal e di road map per la decarbonizzazione dei trasporti, che dovranno essere mutuati nel contesto nazionale attraverso "lo sviluppo di sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti per una mobilità sostenibile delle persone e delle merci", in ottica coerente ai piani nazionali precedenti (precedenti Allegati Infrastrutture), al PNRR ed ai piani di settore.

In coerenza con il PNRR, che tuttavia contempla risorse esclusivamente europee e si proietta su di un orizzonte temporale che arriva al 2026, le indicazioni dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 rappresentano una programmazione di medio-lungo periodo.

Con nostro focus esclusivo sulle tematiche relative alle infrastrutture di trasporto e le politiche di mobilità, le indicazioni dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 per quanto riguarda gli investimenti e le riforme delineano:

- **lo sviluppo di reti infrastrutturali multimodali di trasporto per una mobilità sostenibile che affianchi il percorso di decarbonizzazione del settore**, limitandone l'inquinamento. Nello specifico:
 - in ambito ferroviario, l'espansione dell'alta velocità/capacità delle persone e delle merci, con riguardo al Sud, e la valorizzazione del trasporto su base regionale;
 - la valorizzazione dell'asset stradale e autostradale esistente e il completamento degli itinerari;
 - focus sulla logistica integrata, con particolare attenzione all'ammodernamento dei porti e lo sviluppo del cargo aereo;

⁵ Dati da fonte MIMS, Audizione alla Commissione Bilancio alla Camera nell'ambito dell'esame del DL 152/2021 del 15.11.2021

- o azioni trasversali di efficientamento energetico, digitalizzazione e rinnovo in senso ecologico delle flotte per il trasporto su terra e via mare;
- **accelerazione del processo di definizione dei progetti e realizzazione delle infrastrutture attraverso la semplificazione delle procedure amministrative, armonizzazione dei processi di governance garantendo legalità, concorrenza e trasparenza delle scelte;**
- **diffusione di un sistema informativo che possa coadiuvare il funzionamento dei sistemi di rete e il monitoraggio delle infrastrutture.**

Per quanto riguarda le infrastrutture per la mobilità l'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 individua investimenti per un valore totale di oltre **242,6 miliardi di euro, il cui fabbisogno residuo ammonta a 63,7 miliardi di euro (circa il 26% del totale)**. Nell'Allegato al DEF dello scorso anno il valore economico complessivo era di **196,7 miliardi di euro per un fabbisogno di risorse residuo di 65,4 miliardi di euro (oltre il 33%)**.

Nell'approfondire le singole modalità di trasporto vediamo che nel 2021 il costo degli interventi per le strade e autostrade è di 75,8 miliardi di euro a fronte dei 54,3 miliardi dell'annualità precedente, tra gli interventi che hanno fatto salire il costo complessivo del settore strade il più rilevante è legato alla resilienza della rete secondaria e l'accessibilità delle aree interne, come costantemente sollevato da FAST-CONFISAL.

In maniera analoga gli investimenti in infrastrutture ferroviarie sono passati dai 113,4 miliardi di euro del documento "Italia Veloce" ai 132,1 miliardi di euro del nuovo DEF particolarmente dovuti ai nuovi progetti ferroviari della Salerno-Reggio Calabria e il potenziamento delle direttrici trasversali di Orte-Falconara e di Roma-Pescara.

Attenzione rivestono nell'ultimo documento programmatico i porti che passano da un costo di interventi di 5,1 miliardi di euro a 9,6 miliardi, quasi raddoppiando (+88%) la propria dotazione di progetti.

Non subiscono particolari variazioni gli investimenti prioritari delle città metropolitane e nessun cambiamento, in termini finanziari, per quanto riguarda gli aeroporti.

La prima nota dolente risulta infatti essere **la mancata e necessaria attenzione per l'accessibilità delle Aree Interne e delle città medie, di cui si dirà meglio in seguito, con la carenza di investimenti in continuità con ciò che era già previsto dal Progetto S.I.S.T.E.MA in aggiunta alla mancata valorizzazione del ruolo degli aeroporti del Mezzogiorno** anche in una prospettiva di maggiore accessibilità territoriale utile, non solo ai residenti, ma anche per il rilancio e lo sviluppo del settore turistico.

Degna di nota, rispetto ai precedenti atti di pianificazione e programmazione, l'inserimento di indicatori per la misurazione ed il monitoraggio nonché di target per il raggiungimento degli obiettivi SDG's in materia di politiche per la mobilità nazionali. Anche qui, forse sarebbe conveniente estendere tale misurazione all'intero pacchetto di investimenti delineato nell'Allegato Infrastrutture e non soltanto ai 61 miliardi di competenza del MIMS delineati nel PNRR e assegnati con le risorse del Next generation EU, React-EU, fondo complementare e scostamento di bilancio 2021; in secondo luogo, le voci che prevedono come "valore indicatore MIMS" l'importo di spesa (es. rinnovo treni intercity per sud, digitalizzazione dei sistemi logistici, innovazione digitale dei sistemi aeroportuali, digitalizzazione del TPL o cold ironing nei porti) difficilmente potranno essere monitorati o valutati se non da un mero esercizio di avanzamento finanziario della spesa, non per forza indicatore di efficacia, efficienza o di raggiungimento dell'obiettivo SDG.

L'altra nota dolente circa gli investimenti programmati riguarda la cronica dimenticanza della tematica degli interporti e delle piattaforme logistiche che, invece, rappresentano nodi fondamentali della rete al fine di promuovere una logistica efficiente, il decongestionamento delle tratte stradali, la promozione del traffico intermodale e strutture buffer a servizio delle banchine portuali. Anche quest'anno, non può non registrarsi la totale assenza pianificatoria e programmatica di tali infrastrutture a livello nazionale.

Tabella 3 - Investimenti prioritari in infrastrutture per la mobilità

MODALITÀ DI TRASPORTO	COSTO (MLD €)	RISORSE ASSEGNATE (MLD €)	FABBISOGNO RESIDUO (MLD €)
Strade e autostrade	75.8	54.2	21.6
Ferrovie (con nodi urbani)	132.1	92.9	39.2
Trasporto rapido di massa	22.0	20.4	1.6
Porti	9.6	8.3	1.3
Aeroporti	3.1	3.1	0.0
Totale	242.6	178.9	63.7

Fonte: Allegato Infrastrutture al DEF 2021

La Tabella 4 riporta l'elenco degli interventi e dei programmi inseriti nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 (all'interno del documento originario per ogni intervento è possibile visualizzare il costo, il finanziamento disponibile - PNRR, risorse europee o fondi statali - e il fabbisogno residuo) **riportando in grassetto i progetti inseriti nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 non ricompresi nell'Allegato dell'anno precedente o che sono passati da project review e progetto di fattibilità tecnico-economica ad interventi prioritari o viceversa.**

Tabella 4 - Interventi e programmi inseriti nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021

MODALITÀ	INVARIANTI (INTERVENTI E PROGRAMMI)	PROJECT REVIEW	PROGETTI DI FATTIBILITÀ
Strade e Autostrade	<ul style="list-style-type: none"> Valorizzazione del patrimonio stradale esistente (fra cui conservazione, valorizzazione e adeguamento agli standard funzionali di sicurezza del patrimonio stradale esistente e riclassificazione rete stradale nazionale) Potenziamento tecnologico e digitalizzazione (Smart Road fra cui il progetto pilota A2 "Autostrada del Mediterraneo") Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture, con particolare attenzione per quelle a rischio sismico (tra cui il monitoraggio e l'adeguamento delle Autostrade A24 e A25, manutenzione di ponti, viadotti e gallerie e il programma di monitoraggio tecnologico delle opere d'arte serventi la rete SNIT) Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali (quarta corsia A1 tra Milano sud e Lodi; terza corsia A13 fra Monselice e Padova sud e fra Bologna e Ferrara sud; quarta corsia A14 tra il nuovo svincolo di Ponte Rizzoli e la diramazione per Ravenna; terza corsia dinamica dell'A12 fra Cerveteri e Torrimpietra) Decongestionamento delle aree metropolitane (fra cui potenziamento della tangenziale di Bari; potenziamento del nodo di Firenze; potenziamento del sistema autostradale e della tangenziale nel nodo di Bologna; Gronda di Genova, interventi di fluidificazione del nodo di Roma, realizzazione 	<ul style="list-style-type: none"> Completamento itinerario Livorno-Civitavecchia Completamento itinerario SS106 Jonica Interconnessione infrastrutturale viaria tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige Adeguamento collegamento autostradale Ferrara - Porto Garibaldi Corridoio Tirrenico Meridionale autostradale Tor de Cenci - Latina 	<ul style="list-style-type: none"> Riqualifica E45/SS 3 bis Orte-Ravenna Riqualifica SS 309 Ravenna- Venezia Potenziamento SS 7 quater Domitiana Nuovo collegamento Terre Verdiane Nuova Autostrada Cispadana

MODALITÀ	INVARIANTI (INTERVENTI E PROGRAMMI)	PROJECT REVIEW	PROGETTI DI FATTIBILITÀ
	<p>terza corsia della tangenziale di Catania e realizzazione di corsie complanari tra G.R.A. e A91 Roma-Fiumicino)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Resilienza della rete secondaria e accessibilità delle aree interne • Potenziamento dell'autostrada A22 tra Bolzano sud e l'interconnessione con l'autostrada A1 Verona Nord • Nuovo collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo tra l'autostrada A22 e la S.S. 467 – Nuova tratta, Piovene Rocchette – Valle dell'Astico, di prosecuzione a nord dell'autostrada A31 • 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 Parma - TiBre 1° lotto Parma – Terre Verdiane • Completamento SS 675 Orte-Civitavecchia - Nuova tratta Monte Romano est – Civitavecchia • Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa Adeguamento a 2 corsie: della Galleria della Guinza (Lotto 2°) e del Tratto Guinza- Mercatello Ovest (Lotto 3°) • Selci lama (E45) – S.Stefano di Gaifa. Adeguamento a 2 corsie del tratto della Variante di Urbania • Selci Lama (E45) - S. Stefano di Gaifa. Adeguamento a 2 corsie del tratto Mercatello sul Metauro ovest - Mercatello sul Metauro est (Lotto 4°) • Tratto Selci lama (E45) – S.Stefano di Gaifa. Adeguamento a 2 corsie del tratto Mercatello sul Metauro est - S Stefano di Gaifa (Lotti 5-10) – Completamento • Tratto 1° Grosseto - Siena: lotto 4°. Adeguamento a 4 corsie dal km 27+200 al km 30+040 • Tratto 1° Grosseto - Siena: lotto 9°. Adeguamento a 4 corsie dal km 41+600 al km 53+400 • Tratto Siena – Bettolle (A1). Adeguamento a 4 corsie del Tratto Siena - Ruffolo (Lotto 0) • Itinerario E78 S.G.C. Grosseto – Fano - Tratto Grosseto – Siena. Interventi di miglioramento Galleria Casal di Pari (esistente). • Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto San Zeno – Arezzo - Palazzo del Pero - 1° 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 2 corsie del tratto Selci Lama (E45) - Parnacciano (Guinza) lotto 1 • Nodo di Arezzo (S.Zeno)-Selci lama (E45). Adeguamento a 4 corsie del Tratto Le Ville - Selci Lama (E45) Lotto 7 • Quadrilatera Umbria – Marche - Opere integrative a completamento dell'itinerario • Variante in Comune di Formia SS 7 (Pedemontana) • SS372 - Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900 – 1° lotto dal km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino) al km 60+900 (svincolo di Benevento) • SS 372 - Adeguamento a 4 corsie dal km 0+000 al km 60+900 – 2° lotto dal km 0+000 (A1 Caianello) al km 37+000 (svincolo di San Salvatore Telesino) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bretella stradale Cisterna - Val Montone 	

MODALITÀ	INVARIANTI (INTERVENTI E PROGRAMMI)	PROJECT REVIEW	PROGETTI DI FATTIBILITÀ
	<ul style="list-style-type: none"> • Riqualificazione RA5 5 e SS 407 Basentana - 2° Stralcio e completamento • SS 658 Melfi - Potenza - Messa in sicurezza del tracciato e allacciamento stabilimento industriale • Adeguamento collegamenti SS 96 Matera-Bari • Adeguamento delle sedi esistenti e tratti di nuova realizzazione Salerno-Potenza-Bari - 4° tratta: da zona industriale Vaglio a svincolo SP Oppido - SS 96 • Miglioramento viabilità di adduzione (A2 Salerno-Reggio Calabria) - svincoli di Cosenza Nord (località Settimo di Rende) e Cosenza Sud • Completamento 3° megalotto della S.S. 106 Jonica, dall'innesto con la S.S. 534 a Roseto Capo Spulico • SS.N.131 Carlo Felice e Diramazione Centrale Nuorese - Adeguamento, messa in sicurezza e risoluzione dei nodi critici con il completamento dell'itinerario Sassari-Olbia • Riqualificazione e Manutenzione A19 Palermo-Catania • Potenziamento collegamento SS 640 Agrigento-Caltanissetta • Itinerario Ragusa - Catania • SS 16 Adriatica Falconara Baraccola • Messa in sicurezza dei versanti della SS 34 del Lago maggiore • Conferimento caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7 Bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. 2° stralcio intersezione A30 - Raccordo per Avellino allo svincolo di Solofra • Realizzazione di un collegamento veloce fra l'autostrada A3 "SA-RC (svincolo Contursi)" e l'autostrada A16 (svincolo Grottaminarda) - COMPLETAMENTO; 2° Lotto Sant'Angelo dei Lombardi - Villamaina 		
Nodi e Direttrici ferroviari	<ul style="list-style-type: none"> • Sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni della rete nazionale (fra cui ERTMS) • Sviluppo infrastrutturale per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni delle reti regionali • Sicurezza gallerie e armamento, soppressione P.L., risanamento acustico, interventi di idrogeologia e sismica • Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori, Piano stazioni (innalzamento marciapiedi ed upgradesistemi informativi) incluso il Piano per le stazioni al sud previsto nel PNRR • Valorizzazione turistica delle ferrovie minori • Valorizzazione delle reti regionali e di altri enti • Upgrading, elettrificazione e resilienza al Sud • 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 quadruplicamento Rifredi-Statuto 	<ul style="list-style-type: none"> • Tratta di adduzione Verona- Brennero • Raddoppio Palermo-Messina • Completamento raddoppio Savona-Ventimiglia 	<ul style="list-style-type: none"> • Tirrenica Nord (Accesso ai porti tirrenici; adeguamento merci tratta BO-FI storica con prosecuzione verso Pisa, potenziamento linea Pontremolese*, tratta Pisa-Roma, potenziamento e velocizzazione Pisa-Roma

MODALITÀ	INVARIANTI (INTERVENTI E PROGRAMMI)	PROJECT REVIEW	PROGETTI DI FATTIBILITÀ
	<ul style="list-style-type: none"> · ROMA - Upgrading infrastrutturale e tecnologico, completamento anello nord, nodo di Pigneto, nodo di interscambio stazione Tiburtina, potenziamento linee Castelli Romani, raddoppi Campoleone-Aprilia-Nettuno, Lunghezza-Guidonia, progettazione raddoppio linea Roma-Viterbo · NAPOLI - Nodo AV, upgrading infrastrutturale, progetto Traccia, nodo complesso Pompei, fermata Vesuvio Est · BARI - Sistemazione nodo e potenziamento Bari Sud, Bari Nord · REGGIO C. - Upgrade infrastrutturale e tecnologico · PALERMO - Potenziamento, upgrading infrastrutturale e tecnologico · CATANIA - Collegamento ferroviario con l'aeroporto · Nuova linea Torino-Lione: tunnel di base ed adeguamento linea storica, cintura di Torino e connessione alla Torino-Lione · Connessioni con i valichi svizzeri: potenziamento Gallarate-Rho, raddoppio Vignale-Oleggio-Arona, · 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) · Circonvallazione di Trento · Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce; raddoppio Termoli-Lesina · Upgrading infrastrutturale e tecnologico della Adriatico-Jonica · Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Orte-Falconara e Potenziamento Roma-Pescara · Raddoppio e velocizzazione Canello-Frasso- Telesino-Vitulano-Apice ed Orsara-Bovino-Cervaro; nuova tratta di valico Apice-Orsara; integrazione linea Canello-Napoli con AV/AC · Upgrading tecnologico ed infrastrutturale itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto · Salerno - Reggio Calabria - upgrading infrastrutturale e tecnologico; · Salerno Reggio Calabria - Alta Velocità · Velocizzazione Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto · Raddoppio e velocizzazione Messina-Catania-Siracusa · Nuovo collegamento Palermo-Catania-Messina · Cagliari -Sassari/Olbia upgrading infrastrutturale 		
Porti ⁶	<ul style="list-style-type: none"> · TRIESTE - Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo del porto di Trieste · TARANTO - Piastra logistica integrata al sistema intermodale del corridoio adriatico 		Per importanza si citano: <ul style="list-style-type: none"> · LIVORNO - Collegamento in fibra ottica fra il

⁶ Per i progetti portuali sono inseriti esclusivamente gli interventi con un costo previsto pari o superiore a 100 milioni di euro

MODALITÀ	INVARIANTI (INTERVENTI E PROGRAMMI)	PROJECT REVIEW	PROGETTI DI FATTIBILITÀ
	<ul style="list-style-type: none"> • GENOVA - Programma straordinario interventi stradali prioritari in ambito portuale • BARI - Realizzazione strada camionale di collegamento tra l'Autostrada A14 ed il porto di Bari Stazione appaltante Città Metropolitana di Bari • CIVITAVECCHIA - Viabilità principale rampe nord 2° lotto OO.SS. • SALERNO - SALERNO PORTA OVEST I STRALCIO: Realizzazione di un nuovo ramo di uscita autostradale, sistemazione dello svincolo autostradale zona cernicchiara, realizzazione di un nuovo collegamento (in galleria) tra autostrada e porto • GENOVA - Nuova Diga del Porto di Genova • NAPOLI - Porto di Napoli - Prolungamento e rafforzamento della diga Duca D'Aosta • RAVENNA - Hub Portuale di Ravenna • MANFREDONIA - Ristrutturazione e rifunzionalizzazione molo alti fondali • ADSP DELLO STRETTO - Messina, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni - Progetto STRETTO GREEN - Deposito costiero di LNG ed elettrificazione delle banchine dei porti dell'AdSP dello Stretto • 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 - FASE 1 • VADO LIGURE - Costruzione di un'espansione a mare di 250.000 mq per nuovo terminal contenitori e riassetto dell'attuale terminal rinfusee dei due pontili per lo sbarco di prodotti petroliferi • Livorno - Darsena Europa - opere marittime edragaggi - 1° fase • FIUMICINO - Porto commerciale (PRP) 1° lotto funzionale (completamento) • CAGLIARI - Lavori di realizzazione dei banchinamenti del nuovo Terminal Ro Ro presso l'avamposto ovest del Porto Canale • TRIESTE - Progetto di banchinamento parziale del terminal Noghère • TRIESTE - Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del Molo VII nel Porto di Trieste • VENEZIA - Montesyndial - Nuovo terminal Container 		<ul style="list-style-type: none"> • Porto di Livorno e l'Interporto Toscano "A. Vespucci" • GENOVA - Interventi di adeguamento del Parco Fuori Muro • SAVONA - Adeguamento Terminal Ferroviario Vado Ligure • NAPOLI - Interventi di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli. Nuovo terminal passeggeri alla Calata Beverello - connessioni porto città e riassetto della mobilità • VENEZIA - Realizzazione di un nuovo terminal crociere • RAVENNA - Progetto per la realizzazione di uno o più varchi portuali • GIOIA TAURO - Bacino di carenaggio - impianto industriale
Aeroporti	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento dei servizi ferroviari di collegamento a Malpensa (Rho-Gallarate, collegamento Sud, collegamento Nord) • Sviluppo aeroporto di Fiumicino air side and land side (Costruzione di una nuova pista di volo (quarta pista) e adeguamento della 	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento accessibilità ferroviaria - Fiumicino: • Free Route Airspace (FRA) - nuovo modello di definizione di rotte basate su traiettorie dirette, nuovi limiti di separazione minima tra aeromobili, procedure PERFORMANCE BASED NAVIGATION (PBN)

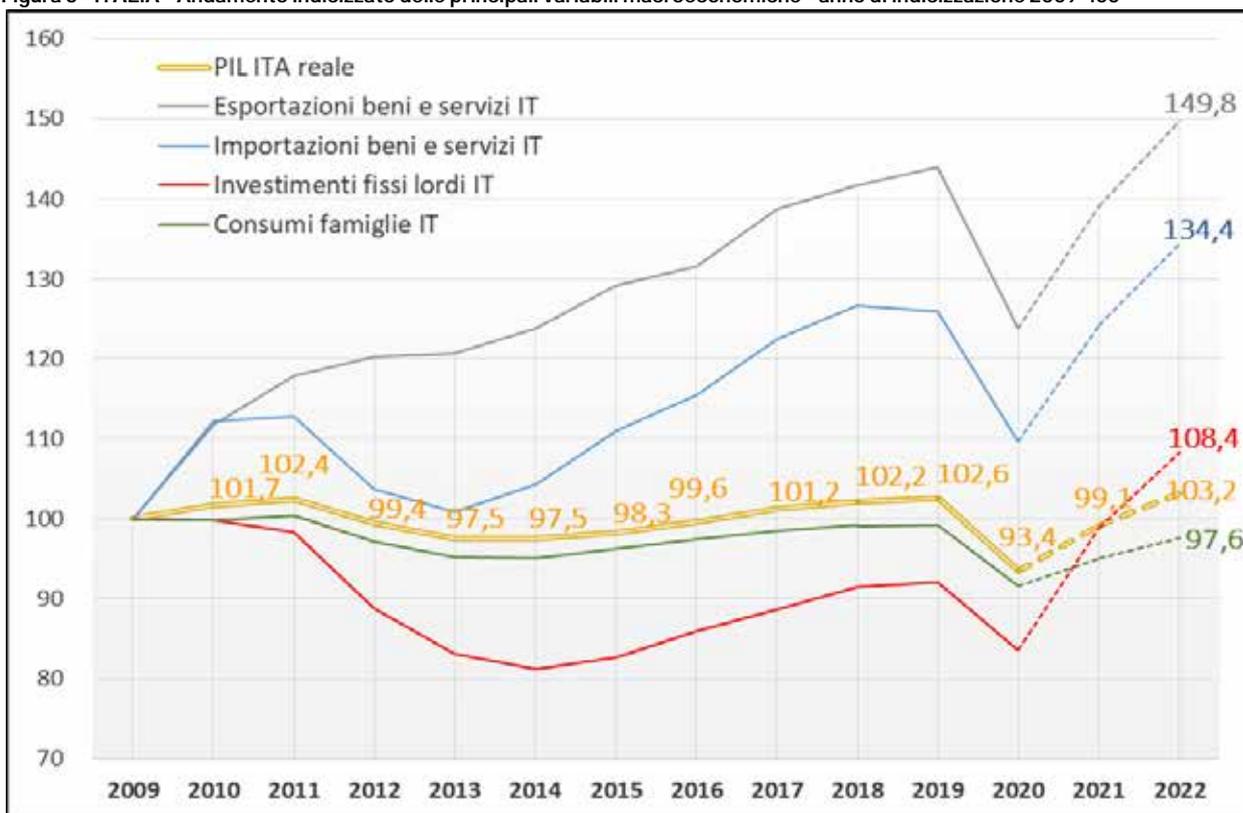
MODALITÀ	INVARIANTI (INTERVENTI E PROGRAMMI)	PROJECT REVIEW	PROGETTI DI FATTIBILITÀ
	<ul style="list-style-type: none"> · Espansione della capacità dei terminal per gli hub intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia) 	capacità dei terminal coerentemente con le previsioni di crescita dei passeggeri) <ul style="list-style-type: none"> · Nuova pista aeroporto di Catania · Nuova pista aeroporto di Firenze 	per l'aeroporto di Roma <ul style="list-style-type: none"> · Interventi per il miglioramento della security, volti ad aumentare i livelli dei controlli di sicurezza e interventi a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e la travelling experience
Città metropolitane	Gli interventi dell'Allegato Infrastrutture al DEF2021 per le città metropolitane rientrano nei 4 programmi di: <ul style="list-style-type: none"> · Rinnovo e miglioramento del parco veicolare; · Potenziamento e valorizzazione delle linee TRM esistenti · Completamento delle linee TRM in esecuzione · Estensione della rete di TRM Per importanza si citano i progetti di: <ul style="list-style-type: none"> · Prima linea tranviaria di Bologna (Linea Rossa) · Ferrovia Circumetnea di Catania. · Linea Metropolitana di Milano M4 – Tratta Lorenteggio – Linate · Linea metropolitana di Milano M5 prolungamento a Monza – · Linea 1 di Napoli: tratta Dante-Garibaldi-Centro Direzionale · Metro C di Roma: realizzazione tratta T3 · Metropolitana di Torino - Linea 2: prima tratta 		

2.3 Aggiornamento degli andamenti macroeconomici nazionali

Il rimbalzo del PIL italiano per tutto il 2021 si sta dimostrando più forte delle previsioni di inizio e metà anno. Dal terzo trimestre la crescita acquisita per il 2021 è del 6,1%, dato che fa sperare per numeri ancora superiori per la conclusione dell'anno.

Per approfondire l'andamento macroeconomico nazionale, si riportano i dati elaborati dal Centro Studi di Confindustria nella Relazione di Autunno 2021 che, sebbene prudenziali rispetto alle più attuali indicazioni, rimane la più recente ipotesi per l'anno 2021 e 2022 scorporata sui singoli aggregatori macroeconomici che compongono il PIL.

Figura 3 - ITALIA - Andamento indicizzato delle principali variabili macroeconomiche - anno di indicizzazione 2009=100



Fonte: proprie elaborazioni da dati Istat, Confindustria Rapporto di previsione Autunno 2021

La Figura 3 mostra l'andamento delle principali variabili macroeconomiche a valori indicizzati prendendo il 2009 come anno base, dal 2009 al 2020 (Istat) comprensivo delle indicazioni per il 2021 e 2022 (Confindustria). Prima del crollo del 2020 dovuto al diffondersi della pandemia da Covid-19, il PIL italiano (linea gialla) risultava decisamente stagnante con una ripresa che stentava a riprendersi dalle ripercussioni delle crisi del 2008 e 2012, trainato principalmente dalla domanda estera (linea grigia) ma dove i consumi delle famiglie presentavano un andamento di poco inferiore all'anno base e nettamente in campo negativi gli investimenti fissi lordi.

Il 2020 rappresenta l'anno della crisi e il calo del PIL rispetto all'anno precedente è stato del -8,9%, con un crollo importante dei consumi privati e dell'export.

Tabella 5 - Variazioni variabili macroeconomiche y/y e previsioni 2021 2022

Centro Studi	Istat	Confindustria		Bankitalia		Istat		FMI	
mese di pubblicazione	set-21	ott-21		lug-21		giu-21		ott-21	
Annualità	2020	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Prodotto Interno Lordo	-8,9	6,1	4,1	5,1	4,4	4,7	4,4	5,8	4,2
Consumi delle famiglie	-10,7	4,3	3,5	3,3	5,6	3,6	4,7	n.d.	n.d.
Investimenti fissi lordi	-9,2	18,3	9,6	15,2	8,7	10,9	8,7	n.d.	n.d.
Esportazioni di beni e servizi	-14	12,4	7,7	11	6,5	9,6	7,9	n.d.	n.d.
Importazioni di beni e servizi	-12,9	13,3	8,2	12,9	7,7	10,4	9	n.d.	n.d.

Fonti varie

Sono numerose e sempre più spinte al rialzo, come dimostrato dalla Tabella 5, le indicazioni di crescita per l'anno in corso; i motivi principali della maggior crescita del PIL nel 2021 e 2022 rispetto al 2020 sono fortemente legati agli effetti benefici del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e della politica di bilancio espansiva (non ultimo il DDL Bilancio che aggiunge fondi per 89 miliardi di Euro) come si dimostra dalla previsione del rialzo del 18,3% degli investimenti fissi lordi. Lato export, vista la ripresa dinamica successiva allo shock economico causato dalla pandemia, il commercio mondiale è tornato ai livelli pre-Covid già nel primo trimestre 2021 e anche lo scambio commerciale italiano sta conoscendo una fortissima ripresa, soprattutto lato beni solo moderatamente offuscata dall'impatto delle problematiche lato offerta avvisate dai dati recenti. Infatti, a questi dati incoraggianti bisogna aggiungere alcuni fattori di rischio legati principalmente a:

- La ripresa dell'ondata pandemica che, seppur non appare verosimile un peggioramento derivante da nuove restrizioni nel nostro paese, potrebbe impattare sulla situazione economica di altri paesi partner commerciali (es. Est Europa), creando rallentamenti nella ripresa della domanda internazionale di beni e servizi nazionali;
- I rincari dell'energia, delle materie prime e dei semilavorati dovuti a plurimi fattori, dalla difficoltà e dall'aumento dei prezzi del trasporto, alla carenza di alcuni beni ed al boom di domanda; ci si interroga se tali fenomeni possano essere meno effimeri e più duraturi del previsto, comportando un serio rallentamento della ripresa economica.

In tutti i casi, gli andamenti sopra riportati devono essere contestualizzati nell'arco temporale degli ultimi anni: se, infatti, in Italia l'andamento del PIL è decisamente in aumento, anche rispetto ad altri Stati europei, altrettanto netto è stato il crollo registrato nel 2020; in tal senso, la previsione di un completo recupero del PIL (livelli pre-pandemia) è indicata solamente per il secondo trimestre del 2022, sostanzialmente in linea con i partner europei, che tuttavia hanno riscontrato cali di PIL nettamente inferiori nel corso del 2020 (Germania -4,9%, media europea di -6,1%); il gap di ripresa risulta invece più netto nei confronti di partner non europei se si raffrontano la situazione nazionale a quella statunitense e quella cinese che hanno raggiunto i livelli economici pre-Covid già nel corso del 2021.

2.3.11 trasporti internazionali di merci dell'Italia relativi al 2020

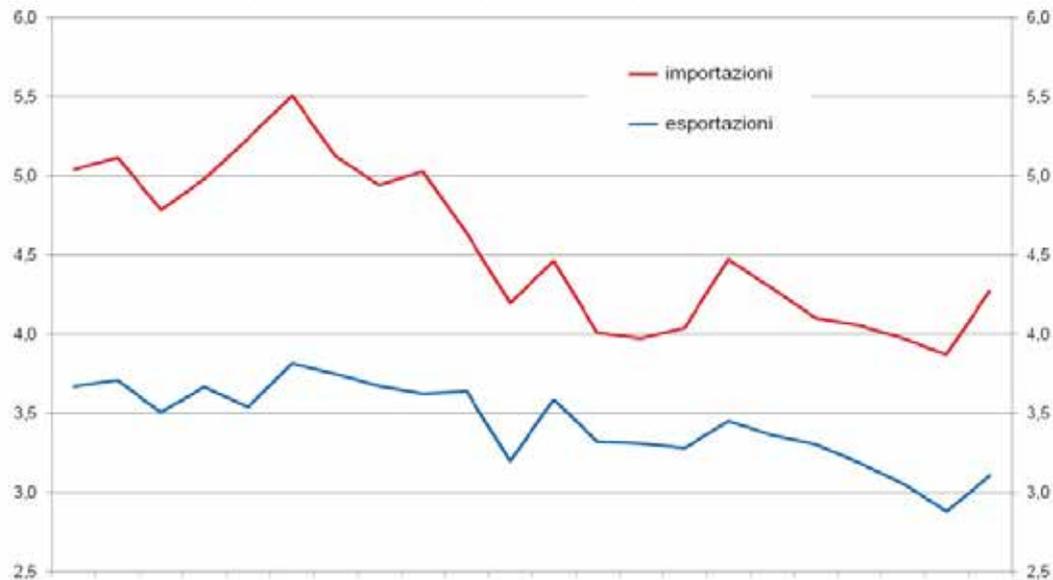
La Banca d'Italia conduce dal 1999 un'indagine campionaria presso gli operatori del trasporto internazionale di merci per raccogliere le informazioni necessarie alla compilazione della bilancia

dei pagamenti⁷. Lo scopo principale della rilevazione è la stima dei costi unitari del trasporto da/per l'Italia per modalità di carico della merce; si stimano inoltre le quote di mercato dei vettori distinte per nazionalità. Il tonnellaggio di importazioni ed esportazioni trasportato viene invece ricavato dai dati di fonte Istat sul commercio con l'estero. Sulla base di queste informazioni si calcolano le quantità movimentate dai vettori stranieri e da quelli italiani. I costi, moltiplicati per tali quantità, forniscono la stima dei servizi di trasporto scambiati con l'estero, a cui si aggiungono altre voci: il cabotaggio realizzato in Italia dagli armatori non residenti e, più rilevanti, i trasporti "estero su estero" effettuati dai vettori italiani.

La fonte dei dati per tutte le figure e tavole di questo paragrafo è l'Indagine sui trasporti internazionali di merci dell'Italia condotta dalla Banca d'Italia (vedi nota 7).

Come indicato nella premessa, l'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate dall'Italia è nel complesso salita, rispettivamente al 3,1 e al 4,3 per cento (da 2,9 e 3,9 nel 2019), interrompendo la tendenza alla diminuzione degli anni precedenti come indicato nella figura che segue.

Figura 4 - Incidenza dei costi di trasporto sul valore delle importazioni ed esportazioni italiane (anno 2020; %)



Fonte: Banca d'Italia, Indagine sui trasporti internazionali 2021; esclusi i trasporti per condotte

In un contesto di quote di mercato dei vettori italiani mediamente stabili e di contrazione dei volumi trasportati, l'incremento medio dei noli ha determinato un peggioramento del deficit dei trasporti mercantili nella bilancia dei pagamenti dell'Italia (-6,8 miliardi di euro, da -5,9 nel 2019), concentrato nei comparti aereo e navale; su quest'ultimo ha pesato anche la riduzione dell'attività "estero su estero" effettuata dagli armatori italiani come si può rilevare nell'indagine e riportato nel paragrafo successivo.

⁷ <https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/index.html>

2.3.2 La bilancia dei trasporti mercantili

La bilancia dei trasporti mercantili presenta, date le basse quote di mercato detenute dai vettori italiani, un deficit strutturale che nell'ultimo decennio ha oscillato tra i 5 e i 6 miliardi di euro all'anno, rappresentando in media circa i due terzi del disavanzo complessivo dei servizi di trasporto.

Tabella 6 - Bilancia dei trasporti mercantili (Mln € e %)

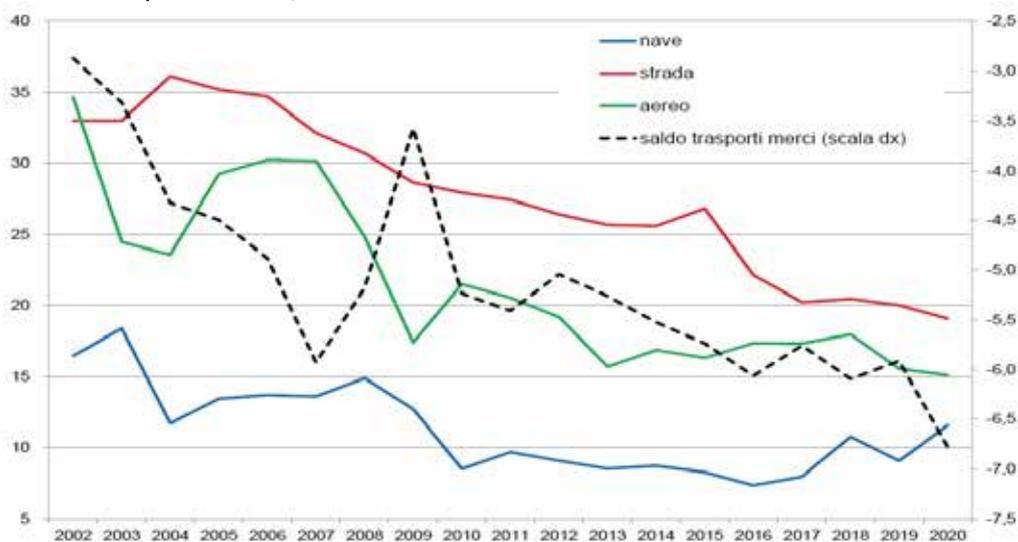
Flussi	Modo di trasporto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Crediti	Nave	3.948	4.006	3.886	3.598	4.055	3.912	4.510	4.241	4.525	3.785
	di cui: estero su estero	2.587	2.468	2.518	2.132	2.346	2.030	2.705	2.502	2.802	2.146
	Aereo	296	281	289	299	286	287	352	376	319	346
	Strada	2.733	2.502	2.761	2.889	3.034	3.051	2.974	3.092	3.089	2.718
	Ferrovia	29	29	26	28	30	30	30	30	34	38
	Condotte	6	6	6	10	11	12	12	15	15	8
	Totale	7.011	6.823	6.967	6.825	7.417	7.293	7.878	7.754	7.981	6.894
Debiti	Nave	5.836	5.626	5.310	5.274	5.956	5.600	5.568	5.878	5.884	5.607
	Aereo	645	646	808	864	817	753	906	960	884	1.437
	Strada	5.062	4.775	5.131	5.262	5.423	6.061	6.215	6.305	6.300	5.748
	Ferrovia	334	289	342	378	372	380	404	399	384	343
	Condotte	542	533	639	574	587	563	543	308	443	539
		Totale	12.420	11.868	12.229	12.351	13.154	13.356	13.637	13.850	13.895
Saldi	Nave	-1.889	-1.620	-1.424	-1.676	-1.901	-1.688	-1.058	-1.637	-1.359	-1.823
	Aereo	-350	-365	-519	-565	-531	-466	-554	-584	-565	-1.091
	Strada	-2.329	-2.273	-2.371	-2.373	-2.388	-3.010	-3.241	-3.213	-3.211	-3.030
	Ferrovia	-305	-260	-316	-350	-342	-349	-374	-369	-351	-305
	Condotte	-537	-527	-633	-563	-576	-550	-531	-293	-428	-531
		Totale (A)	-5.409	-5.044	-5.262	-5.526	-5.737	-6.064	-5.788	-6.096	-5.914
<i>Memo:</i>											
	Saldo complessivo dei servizi di trasporto¹ (B)	-8.677	-8.223	-7.934	-8.286	-8.363	-8.418	-9.228	-9.518	-9.795	-8.009
	<i>A in percentuale di B</i>	62,3	61,3	66,3	66,7	68,6	72,0	62,4	64,0	60,4	84,7
	Saldo di conto corrente	-46.576	-3.746	17.879	30.904	23.529	43.997	44.763	44.487	57.413	58.585

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

Fonte: Banca d'Italia, Indagine sui trasporti internazionali 2021

Le fluttuazioni sono largamente determinate dagli effetti del ciclo economico sui costi medi come evidenziato nella figura che segue.

Figura 5 - Andamento delle quote di mercato dei vettori italiani e saldo della bilancia dei trasporti mercantili (% per le quote di mercato; Mld € per il saldo dei trasporti mercantili)



(1) La quota di mercato media della nave è ottenuta ponderando con i costi del trasporto.

Fonte: Banca d'Italia, Indagine sui trasporti internazionali 2021

Nell'indagine viene posto in rilievo che nello scorso anno la quota di mercato media complessiva dei vettori italiani, calcolata ponderando sulla base dei costi del trasporto, è rimasta pressoché stabile rispetto all'anno precedente (15,6 per cento, da 15,3 nel 2019). Nel settore marittimo l'incidenza media è risalita all'11,6 per cento, il valore più alto nell'ultimo decennio; l'aumento delle quote nel Ro-Ro, nel general cargo e nel container ha più che controbilanciato la riduzione nei settori bulk.

In un contesto di riduzione della flotta controllata dagli armatori residenti, tale incremento si è però riflesso in una contrazione significativa dell'attività "estero su estero". Nel trasporto stradale il peso dei vettori italiani è sceso per la prima volta sotto il 20 per cento; anche nel comparto aereo si è toccato un minimo storico (15,1 per cento).

Il deficit nella bilancia dei pagamenti nel 2020 però si è ampliato, raggiungendo il picco negativo degli ultimi venti anni (-6,8 miliardi). In un contesto di quote di mercato dei vettori italiani mediamente stabili e di contrazione dei volumi trasportati, il peggioramento è dovuto all'incremento medio dei noli, concentrato nei comparti aereo e navale; su quest'ultimo ha pesato, come riportato in precedenza, anche la riduzione dell'attività "estero su estero" effettuata dagli armatori italiani.

Risulta così evidente quanto incide questo ambito settoriale dei trasporti mercantili nella bilancia dei pagamenti del nostro Paese e, soprattutto, di come sia urgente intervenire, in uno scenario di ripresa e resilienza proprio del PNRR sui settori: stradale, navale e aereo, a maggiori saldi negativi (con circa 6 miliardi di euro rappresentano oltre il 74% del totale), per poter recuperare quote di mercato, livelli occupazionali e valenza socioeconomica aumentando la capacità di captazione della nostra penisola, attraverso i flussi marittimi nel Mediterraneo quale naturale piattaforma logistica, di quote di trasporto e logistica che sono essenziali per invertire tale tendenza.

Ciò deve avvenire in tutti i comparti da quello stradale a quello aereo ma, in particolare, dal comparto marittimo con il maggior utilizzo della portualità meridionale e, più in generale, di quella nazionale, unitamente alle altre infrastrutture puntuali come interporti e piattaforme logistiche. Per quanto attiene la sostenibilità e la transizione ecologica vi è la necessità, urgente, di rafforzare il trasporto delle merci attraverso la modalità ferroviaria assicurandone il collegamento delle predette infrastrutture puntuali alla rete e con il trasporto combinato.

2.4 Aggiornamento degli andamenti del mercato dei trasporti nazionale

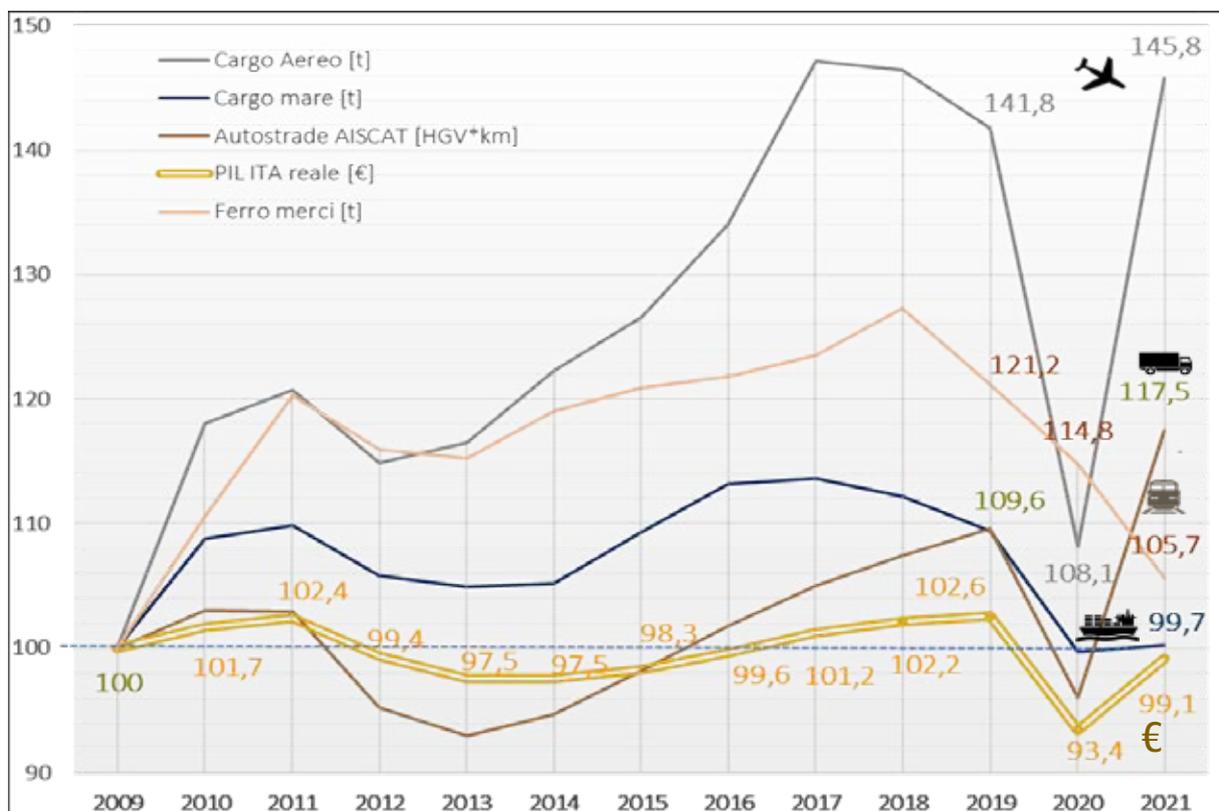
Nel periodo che va dal 2009 al 2019 la ripresa economica italiana, con consumi privati e investimenti al palo, è stata prevalentemente guidata da esportazioni e turismo; per quanto riguarda il settore dei trasporti questo elemento si è tradotto in fortissime pressioni sui collegamenti e sui nodi delle reti di infrastrutture di trasporto: valichi alpini, porti e rete autostradale per il settore merci, aeroporti e alta velocità ferroviaria per il settore dei passeggeri.

Con la diffusione della pandemia da Covid-19, il 2020 è stato senza dubbio un anno di macroscopici cambiamenti nel mondo dei trasporti. Da una parte il trasporto merci ha visto un chiaro rallentamento soprattutto della componente internazionale, a causa della chiusura delle frontiere e degli stabilimenti produttivi anche in altri paesi, dall'altra ha subito sui numeri totali (corto e lungo raggio) un impatto minore rispetto al trasporto passeggeri, vista la necessità di mantenere la circolazione dei beni essenziali anche durante le fasi più severe dei lockdown; nei paragrafi successivi si cercherà nella disponibilità attuale dei dati sul 2021, di delineare l'andamento della domanda di mobilità merci e passeggeri nazionale.

2.4.1 Comparto merci e logistica

I primi dati del 2021 per quanto riguarda il comparto merci e logistica forniscono un quadro di tendenziale rimbalzo rispetto ai dati dell'annualità precedente, ma differenziato per le singole modalità di trasporto.

Figura 6 - Andamento indicizzato dei traffici merci nazionali (2009=100)



Fonte: proprie Elaborazioni su dati Istat, Confindustria Rapporto di previsione Autunno 2021, RAM, Assoaeroporti, Aiscat, Eurostat (dati 2021 da proiezione traffico cargo aereo aggiornati a agosto 2021, dati cargo mare e traffico merci pesanti AISCAT aggiornati al I sem.2021, dati cargo merci aggiornati al I trim. 2021).

In maniera particolare, il cargo aereo e il trasporto merci su autostrade nazionali conoscono l'auspicato recupero "a V" con una crescita, rispettivamente del +38,6% e del +22,4% sui dati del 2020; andamento che permette loro di trovarsi in territorio positivo persino facendo un confronto con i numeri pre-pandemia (2019).

In sostanziale parità le tonnellate trasportate via mare, +0,6% rispetto al 2020, che non permettono il recupero rispetto ai valori del 2019 sui quali si trovano ancora in forte calo -8,4% (per quanto con incidenze differenti tra le componenti RoRo e Container).

Ancora in calo il valore del cargo merci ferroviari rispetto al 2020 (-8,0%), per una perdita complessiva rispetto al 2019 del 12,8%.

In questo panorama va ricordato che la disponibilità dei dati è ancora parziale, soprattutto per quanto riguarda il cargo ferroviario del quale sono disponibili dati aggiornati al solo primo trimestre del 2021, quando ancora non erano riscontrabili i segni della ripresa economica, ed erano ancora diffuse le restrizioni dovute alla pandemia.

La ripresa economica si sta traducendo in ambito trasportistico (merci) con una ripresa delle movimentazioni attualmente disomogenea sulle singole modalità di trasporto e proprio a causa di

Un anno da... Un'Italia velocemente connessa

questa eterogeneità degli andamenti risulta complicato prevedere le conseguenze di medio periodo della crisi da Covid-19 sull'intero comparto. Sarà necessario monitorare i prossimi dati per capire se i cambiamenti imposti dalla pandemia avranno un carattere strutturale di shift modale o se gli attuali disallineamenti siano aggiustamenti momentanei.

Il confronto, svolto in Tabella 7 degli andamenti delle modalità di trasporto merci fornisce un quadro costituito da elementi di difficile collocazione; le forti oscillazioni delle variazioni 2021 anche con rapporto al 2014 (mare e ferro negativi, aereo e strada fortemente positivi) confermano il bisogno di verificare nelle prossime mensilità le caratteristiche delle attuali dinamiche del settore.

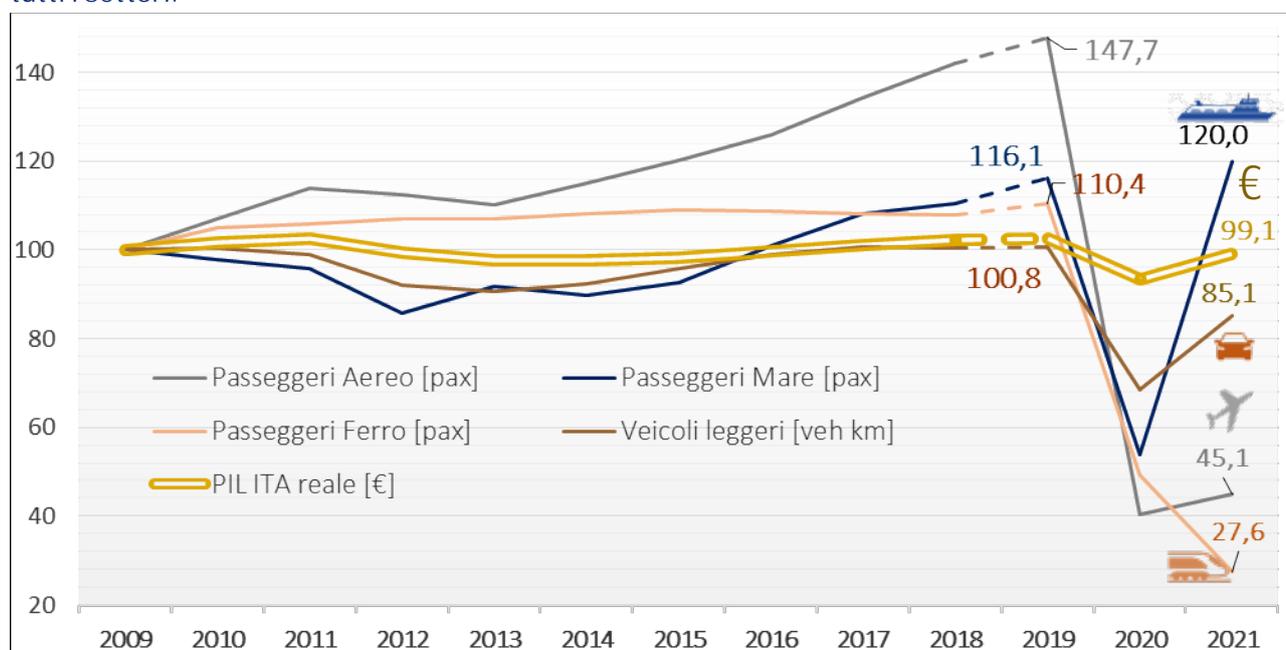
Tabella 7 - Andamento trasporto merci - variazioni

Modalità	Var. 2021 - 2014	Var. 2021-2019	Var. 2021-2020 (dati parziali)
Cargo aereo [t]	24,7%	4,8%	38,6%
Cargo Mare (t)	-4,7%	-8,4%	0,6%
Ro-Ro	27,2%	2,4%	9,4%
Container	-20,0%	-22,0%	-24,2%
Ferrovia (t)	-11,2%	-12,8%	-8,0%
AISCAT (HDV*km)	24,1%	7,2%	22,4%
PIL	1,6%	-3,4%	6,1%

Fonte: proprie Elaborazioni su dati Istat, Confindustria Rapporto di previsione Autunno 2021, RAM, Assoaeroporti, Aiscat, Eurostat (dati 2021 da proiezione di traffico cargo aereo aggiornati a agosto 2021, dati cargo mare e traffico merci pesanti AISCAT aggiornati al I sem.2021, dati cargo merci aggiornati al I trim. 2021).

2.4.2 Comparto passeggeri

Il settore passeggeri se raffrontato con i dati del 2019 presenta un quadro invece ancora negativo in tutti i settori.



Fonte: proprie elaborazioni su dati Istat, Confindustria Rapporto di previsione Autunno 2021, RAM, Assoaeroporti, Aiscat, Eurostat (dati 2021 da proiezione traffico cargo aereo aggiornati a agosto 2021, dati cargo mare e traffico merci pesanti AISCAT aggiornati al I sem.2021, dati cargo merci aggiornati al I trim. 2021).

In questo scenario il settore del traffico passeggeri su ferro risulta in calo anche rispetto ai dati del 2020 (-44.0%) e sui dati del 2019 persino del 75% (sui quali tuttavia va ribadito che la limitata disponibilità di informazioni inficia una lettura complessiva dell'andamento)⁸.

In aumento il settore passeggeri aereo che guadagna nel 2021 rispetto al 2020 un buon +11,3%, tuttavia diventa impietoso il confronto con l'andamento pre-pandemia sul quale si riscontra un crollo di tre quarti dei passeggeri (-75%).

Il traffico autostradale di veicoli leggeri inizia, invece, a vedere un chiaro rimbalzo sui dati 2020 (+24,4%), ma non è sufficiente a coprire il calo del 2020 attestandosi su un andamento negativo del -15,5 % rispetto al valore pre-crisi pandemica.

Infine il traffico passeggeri mare (nelle sue componenti aggregate di crocieristi e traghetti) riscontra un nettissimo rimbalzo del +82,3% che, analogamente al caso strada, copre solo parzialmente il crollo del 2020.

Tabella 8 - Andamento trasporto passeggeri - variazioni

Modalità	Var. 2021 - 2014	Var. 2021-2019	Var. 2021-2020 (dati parziali)
Passeggeri Aereo	-60,9%	-69,5%	11,3%
Passeggeri Mare	-2,7%	-15,4%	82,3%
Passeggeri ferro	-74,5%	-75,0%	-44,0%
AISCAT (veicoli leggeri*km)	-7,9%	-15,5%	24,4%
PIL	-1,4%	-6,9%	6,1%

Fonte: proprie elaborazioni su dati Istat, Confindustria Rapporto di previsione Autunno 2021, RAM, Assoaeroporti, Aiscat, Eurostat (dati 2021 da proiezione traffico cargo aereo aggiornati a agosto 2021, dati cargo mare e traffico merci pesanti AISCAT aggiornati al I sem.2021, dati cargo merci aggiornati al I trim. 2021).

Previsioni confermate dall'Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19 del terzo trimestre 2021 pubblicato a novembre 2021 che delinea per veicoli leggeri su strada e per trasporto marittimo passeggeri un recupero dei valori del 2019 e, analogamente alle elaborazioni qui contenute, prospetta una situazione ancora difficile per il trasporto aereo e quello ferroviario (sia a lunga percorrenza che regionale).

Discorso a parte meritano gli spostamenti con il trasporto collettivo (sostanzialmente TPL) che hanno subito riduzioni anche superiori al 90% nel periodo marzo-aprile 2020 rispetto al periodo pre-pandemia, una diminuzione di circa il 40% nell'estate del 2020 ed un calo massimo del -60% nel corso dell'inverno 2020-2021. Con la riapertura delle attività del secondo trimestre 2021 si registra comunque un calo del -14% rispetto al periodo pre-pandemico che lascia riflessioni importanti sulla strutturalità o meno della diversione modale dalle modalità di trasporto collettive a quelle individuali (fenomeno congiunturale per paura della pandemia ovvero cambiamento strutturale ovvero semplice riduzione della domanda degli spostamenti per aumento dello smart-working e riduzione delle esigenze di mobilità).

⁸ Le proiezioni del 2021 sono elaborate a partire dagli ultimi dati disponibili, che per il settore ferro si estende solamente al primo trimestre dell'anno (dati Eurostat), periodo nel quale erano ancora fortemente presenti le restrizioni alla libera circolazione.

ESTINZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO

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

In tale quadro, la CONFISAL mira a raggiungere una tutela più equilibrata ed equa per tutti i lavoratori, affinché il sistema di sanzioni previsto per il licenziamento illegittimo sia effettivamente in grado di disincentivare quei comportamenti volti ad interrompere il rapporto di lavoro senza una reale e seria ragione disciplinare od organizzativa.

Si ritiene quindi opportuno ridurre le incongrue disparità di trattamento che attualmente sussistono tra i diversi lavoratori in funzione della dimensione dell'azienda presso la quale operano o in funzione della loro data di assunzione. Ogni interruzione del rapporto che non sia supportata da una valida ragione deve essere seriamente perseguita e sanzionata con misure adeguate, idonee a scoraggiare pratiche illegali da parte dell'azienda. A tal fine, nelle aziende piccole o medio-piccole si ritiene opportuno innalzare contrattualmente la soglia del risarcimento prevista dalla legge per il licenziamento ingiustificato, ormai da ritenersi inadeguata e non coerente con i principi del diritto vivente e con la nostra Carta Costituzionale (si ipotizza, ad esempio, una forbice da 6 a 12 mensilità di risarcimento, in base ai parametri consueti: anzianità di servizio; dimensione aziendale; condizione e comportamento delle parti).

Nelle aziende più grandi, invece, si ritiene opportuno – sempre in via contrattuale collettiva – ampliare e chiarire le ipotesi nelle quali il lavoratore ha diritto alla reintegrazione, equiparando i lavoratori assunti prima e quelli assunti dopo il Jobs Act. In particolare, la sanzione della reintegrazione deve essere prevista anche nelle ipotesi di licenziamento per giustificato motivo oggettivo, quando la ragione addotta dall'azienda si appalesa come insussistente o pretestuosa.

Infine, la FAST-CONFISAL considera necessario rafforzare la tutela prevista dalla legge in caso di dimissioni per giusta causa, considerata troppo blanda e non sufficiente a indennizzare la incolpevole perdita del posto di lavoro. Pertanto, oltre alla indennità sostitutiva del preavviso, si ritiene opportuno introdurre una sanzione risarcitoria contrattuale analoga a quella stabilita per il licenziamento ingiustificato nelle aziende di piccole o medie dimensioni.

MANSIONI E PROFESSIONALITA'

La CONFISAL attribuisce valore strategico alla formazione ed in particolare al ruolo che può avere la formazione continua. Si intende quindi introdurre nella contrattazione collettiva 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. La FAST è dunque favorevole alla introduzione di una indennità di professionalizzazione per il possesso di un titolo di studio superiore a quello di effettivo inquadramento; l'importo di tale emolumento, se il titolo è pertinente alle mansioni svolte, potrà variare, ad esempio, tra il 5% e il 10% della differenza tra il livello di inquadramento e quello superiore.

DEMANSIONAMENTO

La CONFISAL e la FAST-CONFISAL pongono particolare attenzione alla tutela della professionalità del dipendente contrastando tutte le condotte che mortificano la sua capacità, soprattutto mediante il demansionamento e l'attribuzione di compiti ripetitivi. In particolare, si ritiene opportuno inserire per legge o nella contrattazione collettiva una previsione volta a quantificare l'indennità risarcitoria che spetta al lavoratore in caso di demansionamento, avuto riguardo alla gravità dell'infrazione, alla durata della condotta illecita ed al pregiudizio professionale sofferto dal dipendente. D'altro canto, ove possibile, le mansioni ripetitive e meno attrattive dovranno essere assegnate a rotazione tra tutti i lavoratori delle unità produttive, evitando che si verifichino situazioni di particolare disagio o discriminazione.

POLITICHE ATTIVE E OCCUPAZIONALI

La CONFISAL, con lo scopo migliorare le capacità di inserimento professionale dei disoccupati e di quanti sono in cerca di una prima occupazione, con particolare riferimento alle fasce deboli del mercato del lavoro, intende promuovere istituti contrattuali tesi a favorire l'inserimento e la ricollocazione nel mercato del lavoro di tali soggetti. In questa prospettiva, si intende valorizzare una serie di misure che presentano effetti virtuosi sul piano professionale e occupazionale.

Contratto di agevolazione all'accesso al lavoro

Si tratta di un 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. Qualora il lavoratore assunto con tale contratto di agevolazione all'accesso al lavoro venga licenziato nel termine di 36 mesi dall'assunzione (salvo che per motivo disciplinare) egli ha diritto a tutte le differenze retributive non percepite durante il rapporto.

Contratto di reimpiego

Il regime di reimpiego riguarda i lavoratori ultracinquantenni, le donne prive di impiego da oltre sei mesi, i disoccupati di lunga durata (almeno 24 mesi), i soggetti non occupati e percettori di ammortizzatori sociali. Anche con riferimento a tale strumento, le aziende si impegnano ad una assunzione a tempo indeterminato e a definire un piano formativo finalizzato alla formazione specifica dei dipendenti interessati, a fronte di un regime retributivo che tenga conto non soltanto dell'apporto lavorativo ma anche della formazione erogata. Tale regime retributivo è destinato a venire meno retroattivamente in caso di sopravvenuto licenziamento per motivi aziendali.

Preavviso Attivo

Nelle ipotesi di licenziamento per motivi aziendali, la CONFISAL intende prevedere e promuovere uno strumento volto a tutelare l'occupazione e a rafforzare la prospettiva solidaristica del rapporto di lavoro, denominato "preavviso attivo". Con l'istituto del preavviso attivo, l'azienda che si appresta a

licenziare un lavoratore per ragioni non disciplinari, sapendo di interrompere il progetto di vita del dipendente basato sul lavoro, si fa carico attivamente della sua eventuale ed auspicabile ricollocazione. A tal fine, il datore di lavoro, durante la decorrenza del normale preavviso contrattuale, si attiva per promuovere il ricollocamento del dipendente mediante il coinvolgimento dell'ente bilaterale di riferimento, assicurandogli la possibilità di fruire di appositi permessi per la frequenza di corsi di formazione e istruzione.

DELEGHE LEGISLATIVE

La CONFISAL intende utilizzare le deleghe legislative alla contrattazione collettiva per implementare la competitività e la flessibilità del lavoro, ad esempio in materia di contratto a termine, somministrazione di lavoro, lavoro intermittente, orario di lavoro, etc.

DIRITTO DI CRITICA DEL LAVORATORE E SOCIAL NETWORK

La FAST-CONFISAL ribadisce l'importanza della libertà di opinione nei luoghi di lavoro, compreso il fenomeno del whistleblowing, e il divieto di discriminazione tra i lavoratori, in conformità con il dettato costituzionale e legislativo (art. 21 Cost. ; art. 1 St. lav.). Nello stesso tempo, la FAST intende sensibilizzare i lavoratori sulla divulgazione, tramite social network, di affermazioni lesive per l'immagine o la posizione di mercato dell'azienda, che, secondo gli orientamenti consolidati della giurisprudenza, possono comportare una responsabilità aggravata del dipendente per il mancato rispetto dell'obbligo di fedeltà.

PARITA' DI GENERE

La FAST-CONFISAL si impegna a garantire la parità di genere in materia di retribuzione e ad evitare ipotesi di discriminazione correlate, in particolare, alle componenti variabili della retribuzione, ai bonus di produttività e ai premi legati alle performance.

APPALTO

In tale ambito, la CONFISAL ritiene necessario stabilire per legge o per contratto collettivo, oltre alla procedura di informazione sindacale, anche l'obbligo di assunzione dei soggetti impiegati nell'appalto in capo all'appaltatore subentrante, con mantenimento dell'anzianità pregressa e dei trattamenti salariali e normativi (salvo il caso di modifiche rilevanti nella configurazione dell'appalto).

CODATORIALITA'

In materia di codatorialità, la FAST-CONFISAL auspica l'introduzione di una previsione che contempli la responsabilità in solido delle imprese (codatrici) nei confronti delle quali sussistono tutti i requisiti della subordinazione. In tale ipotesi, inoltre, l'obbligo di repaceage per il licenziamento oggettivo si deve estendere a tutti i datori di lavoro in questione.

3. Stato dell'arte delle proposte FAST-CONFISAL

Il presente capitolo intende fornire gli elementi utili a valutare il lavoro svolto da FAST-CONFISAL a partire da ottobre 2020 nel solco del percorso avviato con **"Italia velocemente connessa"**, vale a dire del programma finalizzato ad incrementare il posizionamento, l'impatto e la visibilità dell'organizzazione attraverso la costituzione di una piattaforma contenutistica con funzioni anche di base di confronto con i policy makers e di disseminazione delle proposte dell'organizzazione sindacale sia nella sua Confederazione che nell'articolazione categoriale dei trasporti, nell'ambito della pianificazione, programmazione e contrattualistica nazionale dei trasporti.

A tal fine, vengono elencate le principali attività effettuate nel periodo di riferimento in termini di advocacy e di contributo istituzionale del sindacato autonomo dei trasporti e logistica, riportando successivamente le principali istanze e proposte presentate a partire da ottobre 2020. Infine, viene svolta un'analisi utile anche per i capitoli che seguono, cioè un raffronto delle istanze e proposte suggerite da FAST-CONFISAL con le misure adottate ed implementate a livello governativo nazionale nel periodo autunno 2020-autunno 2021. Tale esercizio permette da un lato di valutare l'efficacia dell'azione di FAST-CONFISAL, focalizzando altresì l'attenzione sul monitoraggio delle iniziative "di paternità e condivisione" dell'organizzazione e, dall'altro lato, di aggiornare il quadro delle criticità e dei fabbisogni e quindi delle proposte di breve, medio e lungo termine del sindacato autonomo del settore trasporti e logistica.

3.1 Relazione sulle attività effettuate nel periodo autunno 2020-2021

Come ricordato in premessa, FAST-CONFISAL a partire da ottobre 2020 ha intrapreso una decisa azione di posizionamento nel panorama istituzionale dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture, definendo un percorso pluriennale in grado di dare voce al mondo che l'organizzazione sindacale rappresenta attraverso la costruzione di una piattaforma in grado di esplicitare le posizioni di policy e gli orientamenti della rappresentanza sindacale attuali e futuri.

La Confisal e la FAST hanno rinnovato l'attenzione sia sulla programmazione nazionale che su quella straordinaria introdotta con la stesura del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ben consapevoli del scenario socioeconomico in cui si trovava l'intero Paese, con particolare rilevanza per la situazione drammatica del Mezzogiorno. Infatti, soprattutto in relazione ai bassi parametri reddituali e del tasso di disoccupazione presente in questa area del Paese che interessa oltre un terzo della popolazione ed il 40% del territorio nazionale che sono stati detinati all'Italia oltre 200 miliardi di euro.

Il contesto di partenza, così com'è rilevabile dal sito Italia domani⁹, si delinea con i seguenti e significativi dati:

- Ø 44,8% è il tasso di occupazione del Sud, contro il 67,9% del Nord con un differenziale di oltre 23 punti percentuali;

⁹ <https://italiadomani.gov.it/priorita-del-piano/riduzione-del-divario-di-cittadinanza.html>

Ø Oltre 1 milione di persone emigrate dal Sud negli ultimi 20 anni.

Tali divari socio-economici vengono confermati anche sul versante territoriale dall'arretratezza, oltre che nei trasporti ferroviari ad alta velocità o nella logistica, anche nei servizi tecnologici, in particolare anche sulle reti e servizi digitali. Infatti tranne qualche positiva eccezione come precisato dal Sole24Ore il 23.11 u.s. con un servizio di Michela Finizio basato su 4 punti chiave: **le grandi città in testa, l'innovazione di sistema, le città in evoluzione e dopo la spinta del Covid arriva l'assestamento, i capoluoghi meridionali** evidenziano un ritardo nella trasformazione digitale, collocandosi con più frequenza nella fascia bassa delle graduatorie. Confrontando il punteggio medio delle città del Mezzogiorno con quello nazionale si vede uno scarto complessivo di circa il 25%, che supera il 40% in ambiti come gli open data e le reti di wifi pubblico. **In sintesi i divari aumentano!**

In tale ottica, **tra l'autunno 2020 e l'autunno 2021, sono state avviate una serie di attività e di confronti istituzionali utili a far emergere le istanze del sindacato. Si elencano di seguito le principali attività effettuate ed i rispettivi contenuti nel periodo di riferimento.**



Il giorno 8 ottobre 2020 è stato organizzato il convegno "Italia velocemente connessa" articolato in due panel separati - **Trasporto merci:** La via per essere intermodali, digitali, sostenibili ed al contempo competitivi e **Trasporto passeggeri:** L'integrazione delle reti e dei vettori quale unica strada per la ripresa post Covid-19 - a cui hanno preso parte autorevoli relatori dei principali enti pubblici, associazioni ed aziende di trasporto nazionali. **In occasione del convegno è stato distribuito l'omonimo position paper elaborato da FAST-CONFISAL** che, partendo dall'analisi del contesto europeo e nazionale in materia di domanda ed offerta di infrastrutture e servizi di trasporto, nonché dell'andamento del mercato del lavoro nazionale del comparto, ha identificato le criticità, i fabbisogni e quindi proposte operative e soluzioni per "connettere in velocità l'Italia". Nella sezione che segue saranno riportate le principali proposte emerse dal documento citato.



Nel mese di dicembre 2020 FAST-CONFISAL ha elaborato una nota di commento veicolata per mezzo stampa a seguito della pubblicazione il 6 dicembre da parte del Governo della prima bozza di Piano nazionale di ripresa e resilienza per l'accesso ai fondi del programma finanziario europeo Dispositivo di ripresa e resilienza nell'ambito del Next Generation EU. Il documento evidenziava i punti di condivisione con il testo, tra cui la volontà di valorizzare e potenziare le previsioni introdotte con il decreto semplificazioni Legge 120/2020, l'attenzione rivolta ai progetti di sostenibilità ambientale nei porti (green ports) e le importanti risorse stanziare per il rinnovo del parco autobus, del parco rotabile e della flotta delle navi del TPL nazionale, nonché gli incentivi per la conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale, per il rinnovo del parco veicoli pesanti e per promuovere il trasporto ferroviario merci. D'altro canto, venivano sollevate una serie di criticità quali:

- la necessità di porre rilevante priorità nella realizzazione degli interventi della programmazione 2014-2020 anche in considerazione del c.d. "N+3" con scadenza 31.12.2023;
- la paventata governance dei fondi basata sulla costituzione di task force eterogenee;

Un anno da... Un'Italia velocemente connessa

- la limitatezza degli investimenti in mobilità previsti per il Mezzogiorno non in grado di colmare il gap economico-sociali-produttivi-occupazionali-infrastrutturali delle aree più depresse del paese;
- il rischio, purtroppo realizzatosi, come rilevato con riferimenti puntuali in precedenza, di aumento dei divari territoriali e socio-economici come riscontrato da varie analisi e con riscontri statistici;
- la mancata definizione degli interventi di dettaglio del piano sulla digitalizzazione della catena logistica e del piano di "potenziamento delle Zone economiche speciali (ZES)";
- la mancanza di qualsiasi previsione sugli interporti e le piattaforme logistiche nazionali e l'assenza di misure impattanti sulla struttura del mercato dei servizi di trasporto nazionali, profondamente polverizzato in particolare nella componente dell'autotrasporto.



In occasione dell'incontro in modalità virtuale, fissato per il 17 marzo 2021 con il Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e vertente sulla discussione delle proposte per la bozza di Piano nazionale di ripresa e resilienza da inviare a Bruxelles, FAST-CONFSAL ha predisposto un rapporto in merito con una serie di proposte migliorative da inserire nella bozza del piano governativo concentrando la sua attenzione principalmente su due punti: **la trasformazione dell'Italia in un grande e competitivo porto d'Europa e la**

definizione di un piano nazionale per la manutenzione e il completamento delle opere del FSC 2014-2020 già avviate segnalandone alcune, nel Comitato di Sorveglianza del PON "Infrastrutture e Reti" per le quali si riscontravano ritardi nell'esecuzione pur in presenza di un positivo rapporto in termini benefici/costi e temporale (durata molto contenuta di realizzazione) aumentandone così la redditività, come ad esempio con la stazione AV Foggia-Cervaro CUP J24C2000000009, con rilevanti riduzioni dei tempi di percorrenza per oltre 4,5 mln di residenti nelle regioni interessate.

Sul primo fronte si è chiesto sostanzialmente di colmare il gap esistente sia all'interno del nostro Paese tra Nord e Sud, sia tra l'Italia e il resto d'Europa puntando di più sulla collocazione geografica del nostro Paese che, oltre ad essere una grande opportunità, con l'aiuto dei fondi Ue, si ha l'occasione di utilizzare al meglio. L'Italia deve essere trasformata nel più grande porto d'Europa.

Per poterlo fare bisogna intervenire ancor di più rispetto a quanto previsto nel PNRR, con decisione, su almeno quattro direttrici: rafforzamento e ampliamento dell'intermodalità, coordinamento nazionale della logistica, digitalizzazione di tutta la filiera per consentire maggiore efficienza e rapidità nelle procedure, sburocratizzazione massiccia di tutte le fasi autorizzative e di controllo attraverso un processo di snellimento normativo. Inoltre, andando ancor più nello specifico, veniva richiesta ancora maggiore enfasi sugli investimenti per il Mezzogiorno, in particolare in ambito portuale e ferroviario; maggiori investimenti, in sede di PNRR ovvero di Fondo complementare rispetto a quelli previsti, per la manutenzione ordinaria e straordinaria e per il monitoraggio digitale di strade, ponti e viadotti anche sulla rete viaria secondaria; azioni chiare ed aumento degli stanziamenti per la digitalizzazione della catena logistica; completare, oltre alla componente degli investimenti, il quadro giuridico delle ZES, con la designazione del soggetto che deve autorizzare l'impresa ad insediarsi in area ZES e l'individuazione dei Commissari straordinari; la persistente mancanza di misure per lo sviluppo degli interporti e per rinforzare la struttura di mercato delle imprese di trasporto nazionali.



Consapevoli della rilevanza che la digitalizzazione riveste per la competitività del settore trasporti e logistica in Italia e quindi quale elemento che doveva essere tenuto in particolare considerazione anche in sede di PNRR, FAST-CONFSAL ha elaborato un **rapporto di approfondimento con proposte operative denominato “Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il Paese”**. Il rapporto, pubblicato ad aprile 2021, oltre ad approfondire le infrastrutture e le

applicazioni telematiche più promettenti per il comparto merci e passeggeri, analizza altresì gli impatti occupazionali della rivoluzione digitale nel settore dei trasporti, della logistica e delle Smart City con la definizione di un approccio integrato della mobilità e l'organizzazione delle città, con la ripresa ed il rilancio della progettualità S.I.S.Te.M.A. del MIMS e rilanciando la rigenerazione urbana ed individua le principali azioni in materia da mettere in campo: l'implementazione dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) presso le Autorità di sistema portuale nazionali; la piena implementazione del SUDOCO; l'adesione dell'accordo sull'e-CMR; la realizzazione di un sistema federato ed interoperabile delle piattaforme informatiche e telematiche esistenti di enti pubblici ed operatori logistici privati su scala nazionale con pivot la piattaforma logistica digitale nazionale (PLN); la realizzazione di una piattaforma digitale, preferibilmente integrata al sistema PLN, in grado di fornire informazioni ai potenziali utenti sull'ubicazione delle aree di parcheggio e di sosta sicure e protette su standard europeo; incentivi per le aziende di TPL urbano ed extraurbano per investimenti nel settore della digitalizzazione in grado di ottimizzare i processi aziendali; incentivi per le PMI di logistica e per gli operatori di trasporto al fine di coprire gli investimenti per l'acquisto di infrastrutture immateriali quali sistemi di blockchain, cybersecurity, intelligenza artificiale, data-mining; l'adozione di interventi normativi in collaborazione tra Ministero, enti territoriali e stakeholders, finalizzati all'utilizzo degli ITS per la distribuzione delle merci in ambito urbano; l'estensione delle iniziative “Fast Corridors” e “Preclearing”; la realizzazione di una piattaforma digitale di travel planning multimodale e di ticketing integrata di natura pubblica per il trasporto passeggeri in Italia sia su lunghe-medie percorrenze che nel trasporto pubblico locale; incentivi per il varo di un grande piano per la formazione digitale di tutta la forza lavoro delle aziende di trasporto nazionali coordinato e gestito dalle sigle sindacali più rappresentative.

Il documento è stato a sua volta accompagnato dall'organizzazione di un webinar tenutosi il 21 aprile 2021 anche alla presenza di rappresentanti del governo e di primarie associazioni ed imprese dei trasporti a livello nazionale.



A giugno 2021 FAST-CONFSAL è stata udita dal Ministro per il Mezzogiorno con cui ci si è congratulati per l'inserimento nel PNRR di importanti investimenti per alcune tratte ferroviarie di alta velocità (in primis la Salerno-Reggio Calabria e la Messina-Catania-Palermo), per l'upgrading delle reti regionali, per l'ammodernamento delle stazioni ferroviarie e per gli investimenti di ultimo-penultimo miglio nei porti del Mezzogiorno. Al contempo, la nota di

accompagnamento chiedeva maggiore coraggio sull'opera di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, un'attenzione particolare agli interventi di adeguamento e potenziamento dei terminal intermodali nel Mezzogiorno da adeguare agli standard del treno merci europeo ed il rafforzamento della dotazione di aree di parcheggio per veicoli pesanti su standard europeo nell'area meridionale del paese ed un'attenzione urgente per gli interventi di manutenzione sulla rete delle statali ANAS e

sulla rete secondaria nel Sud Italia. In aggiunta a ciò, è stato ribadito con forza la necessità di completare il quadro giuridico che regola le zone economiche speciali al fine di dare forma allo sviluppo di funzioni logistiche e manifatturiere nelle zone portuali, creando pertanto traffici, occupazione e valore aggiunto sui territori meridionali e di varare un piano di incentivi finalizzato alle 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 innovazione.



Ad ottobre 2021 FAST-CONFISAL ha finalizzato un esercizio avviato a partire da agosto dello stesso anno, denominato "Programma di monitoraggio delle riforme e degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza – Focus Mezzogiorno", vale a dire il monitoraggio delle riforme e degli investimenti per il Mezzogiorno previsti nel PNRR e prescelti dalle proprie sedi territoriali. In

funzione, infatti, della rilevanza del Piano di ripresa e di resilienza a cui l'organizzazione ha contribuito fattivamente, e consci che il lavoro dell'ente non poteva esaurirsi nella progettazione e costruzione della proposta ma doveva proseguire nella fase di messa a terra del piano, anche in termini di monitoraggio e controllo in itinere ed ex-post nell'arco temporale di attuazione, è stato predisposto un cruscotto di monitoraggio sulle misure prescelte per l'arco temporale di attuazione (2021-2026), con una frequenza di rilevazione trimestrale (a partire da novembre 2021), con pubblicazione sul sito internet di FAST-CONFISAL.

Tale percorso metodologico ha condotto FAST-CONFISAL dalla totale assenza di concertazione con il governo e dalla presa visione a gennaio 2021 di un documento di ripresa e resilienza che appariva non condivisibile né nella forma né nella sostanza, alla realizzazione di una chiara piattaforma di confronto e di proposta che ha condotto alla condivisione del contenuto del Piano di ripresa e resilienza che, seppur migliorabile e perfettibile, appare in molti elementi accogliere le proposte che FAST-CONFISAL da mesi suggerisce alla compagine governativa ed alle diverse istituzioni ed enti del settore trasportistico nazionale, come si analizzerà meglio nel successivo paragrafo 3.3.

3.2 Sintesi delle proposte avanzate da FAST-CONFISAL autunno 2020-2021

Considerata anche la natura di rapporto di avanzamento rispetto al percorso intrapreso da un anno a questa parte da FAST-CONFISAL, di seguito si passano in rassegna le plurime istanze e proposte avanzate dall'ente nel corso delle principali tappe sopra elencate.



I) Ambito infrastrutture e servizi:

a) Completamento dei corridoi, delle direttrici e dei nodi infrastrutturali TEN-T e SNIT:

1. Si ritiene prioritario il riequilibrio della dotazione infrastrutturale ed il livello di servizi di trasporto e logistica nelle aree meno dotate del Paese, integrando gli interventi già previsti nel piano #Italiaveloce con altri, altrettanto prioritari come ad esempio il progetto di fattibilità sull'attraversamento dello Stretto di Messina, scegliendo l'opzione che garantisce la più rapida cantierabilità dell'intervento.
2. Completamento del Corridoio Baltico- Adriatico che attualmente è programmato con termine ad Ancona estendendolo fino in Puglia, con i relativi interventi di adeguamento per la AV ferroviaria sia con la richiesta del Governo italiano alle Istituzioni europee per la rivisitazione e modifica della Rete TEN-T Core. Tale nostro indirizzo è sostenuto anche dal protocollo d'intesa delle 4 regioni centromeridionali adriatiche (Marche, Abruzzo, Molise e Puglia) del 24.10.2020 e dalla conseguente azione politico/istituzionale.
3. Accelerazione per l'esecuzione delle opere previste e non ancora realizzate nel ciclo di programmazione del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020 vista la scadenza prevista nel 2023;
4. Mancato completamento e mancata inclusione tra i sub-interventi commissariati di opere funzionalmente importanti, quali l'esclusione lungo la Direttrice AV/AC NA-BA e quindi del relativo Contratto Istituzionale di Sviluppo, di:
 - 1°) la stazione AV Foggia-Cervaro CUP J24C20000000009 e gli interventi di sistema correlati previsti dalle Delibere consiliari n.13/2017 e 156/2018 del Comune e n. 11/2018 della Provincia di Foggia, utile per circa 4,5 milioni di residenti pugliesi e lucani alla riduzione di oltre 20 minuti, per i treni Frecciargento, e di 30 minuti per gli Intercity, tra andata e ritorno, degli attuali tempi di percorrenza da e per NAPOLI/ROMA, con un positivissimo rapporto costi/benefici e tempi brevi di realizzazione; risulta invece incluso al punto 6) il Raddoppio Cervaro – Bovino già attivato a giugno 2017;
 - 2°) il sottoprogetto 2 dell'ammodernamento ed elettrificazione della linea Foggia-Potenza, prevista dal ciclo 2007-2013 con CUP J19B12000040001 che, pur finanziato da 15 anni, attende di essere realizzato. Tale intervento farebbe diminuire di oltre il 30% gli attuali tempi di percorrenza per i treni passeggeri sulla tratta, oltre alla riduzione di CO2 con il passaggio dalla trazione diesel a quella elettrica e permettendo, con quest'ultima, di trainare il doppio delle tonnellate trasportate per i treni merci rispetto a quella diesel ottenendo maggiori risultati e performance e, di nuovo, notevoli riduzioni di CO2.
5. Predisposizione di un piano di investimenti accelerato per l'ultimo e penultimo miglio ferroviario e stradale per i porti italiani con vocazione gateway e per gli interporti pubblici per l'adeguamento agli standard europei TEM lato ferro e per la decongestione dei flussi di traffico in entrata/uscita lato stradale/autostradale. 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.

b) Riduzione del divario di accessibilità e di connettività delle aree più isolate del paese:

Un'Italia velocemente connessa

1. Piena attuazione e copertura economica per gli interventi previsti in #Italiaveloce e gli altri , in primis gli interventi in corso e quelli immediatamente cantierabili, attingendo alle risorse del Next generation EU nel rispetto delle previsioni e delle indicazioni della ripartizione territoriale prevista dalla Unione Europea. Prioritizzare gli studi di fattibilità della AV/AC Salerno-Reggio Calabria, e le project review della direttrice Adriatico-Jonica e della Palermo-Catania-Messina. La priorità va dedicata anche ai collegamenti delle Z.E.S. e delle A.L.I.
2. 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 su specifiche relazioni;
3. Attento monitoraggio ed incremento 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.
4. Prevedere maggiori investimenti negli scali aeroportuali secondari, nel Mezzogiorno, con funzioni di protezione civile e/o di surroga all'assenza di trasporto veloce ferroviario (e quindi con funzione di continuità territoriale).

c) Garantire adeguati livelli di servizi di trasporto passeggeri e merci anche in condizioni emergenziali:

1. La resilienza del sistema dei trasporti, oltre alla dimensione della prevenzione, di manutenzione e di ripristino a seguito di calamità o emergenze naturali, 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, mentre il segmento merci è sostanzialmente liberalizzato con l'eccezione dei servizi di continuità territoriale. 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.

d) Diffusione della cultura dell'asset management e ridefinizione dei poteri e compiti di vigilanza delle amministrazioni

1. Introdurre in tutte le amministrazioni che gestiscono infrastrutture di trasporto procedure di asset management, attivando un modello strategico e sistematico per esercitare, mantenere, 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.
2. 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.
3. 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 una filiera di tecnici e persone competenti
4. 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.
5. 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.

e) Riprogettare la mobilità urbana nell'ottica della sostenibilità, investendo in infrastrutture e rinnovo parco mezzi

1. 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)
2. 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
3. Introdurre forme di monitoraggio costante dei target di mobilità sostenibile da raggiungere a step gradual
4. 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
5. 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

6. 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 dei servizi tra enti soggetti ad obbligo di servizio pubblico e servizi di mercato che potrebbero minare la già critica condizione economica del comparto.

f) 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

1. Favorire l'aggregazione industriale nel comparto attraverso il 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.
2. 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 Confrtrasporto ammonta a 15.000 in Italia) e di macchinisti nel settore ferroviario.

II) Ambito policies e norme:

a) Certezza giuridica attraverso l'emanazione del Regolamento attuativo del Codice degli Appalti e del DM sui livelli di progettazione, nuove procedure semplificate iter burocratici

1. 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).
2. Piena applicazione delle Linee Guida del MIT sulla valutazione delle opere pubbliche, misure di semplificazione degli iter autorizzativi in ambito CIPE, di snellimento delle procedure e composizione delle Conferenze dei servizi, nell'accelerazione degli iter per le procedure ed autorizzazioni di carattere ambientale, dal più ampio ricorso alle procedure di e-procurement nonché all'emanazione del DM per la progettazione di fattibilità (come previsto dal comma 3 art. 23 del D.Lgs. 50/2016 e non ancora emanato).

b) Emanazione del PGTL e del DPP

1. 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.

Analogamente, appare necessario l'approvazione del DPP quale strumento programmatorio delle grandi infrastrutture di trasporto nazionali garantendo un orizzonte temporale pluriennale e coperture finanziarie certe alle opere ivi incluse.

2. Centrale la riattivazione di organi propositivi, consultivi, di ascolto e di negoziazione, quali a titolo esemplificativo il 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 la piena operatività della Conferenza nazionale delle Autorità di sistema Portuale (prevista dal D.Lgs. 169/2016).

c) 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 (safety e security)

1. La priorità è quella di dare rapida e piena implementazione a quelle misure di semplificazione e quindi di digitalizzazione già previste da strumenti normativi e non ancora 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.
2. Completa digitalizzazione e dematerializzazione documentale in ambito trasporti, con relativa semplificazione/automazione dei relativi controlli ed interoperabilità dei sistemi informatici degli operatori di mercato, dei porti, delle pubbliche amministrazioni competenti, dei retroporti e dei gestori delle infrastrutture, che dovrebbero essere implementato dall'ente incaricato della realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale. In tal senso, è necessario un potenziamento delle risorse materiali e immateriali per disbrigo pratiche, procedure e strumenti per i controlli più celeri ed efficienti (safety e security) anche attraverso la connessione con la rete digitale a ultra banda e 5G di tutte le infrastrutture puntuali di trasporto e logistiche per passeggeri e merci
3. Favorire, anche con risorse pubbliche e per il tramite delle associazioni datoriali e sindacali, un grade piano per la formazione dei lavoratori dell'ambito trasporti e logistica in materia di nuove tecnologie e digitalizzazione dei processi e dei prodotti.

III) Ambito finanziamenti:

a) Investire sulla capacità di programmazione, progettazione e di spesa del settore pubblico

1. 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.

b) Razionalizzare gli enti/agenzie e definizione precisa dei compiti di valutazione e monitoraggio della spesa pubblica in investimenti

Un'Italia velocemente connessa

1. 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.

c) Rivisitazione dei meccanismi sottostanti gli incentivi per il trasporto intermodale

1. 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. 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 basando il processo di approvazione del contributo su autocertificazioni dei proponenti da controllare successivamente ad opera della pubblica amministrazione in sede di rendicontazione; 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.
2. 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 che genera migliori performances in termini di esternalità negative risparmiate, per specifica tratta.

PROGETTI DEL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

INCONTRO 17.03.2021
CON IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
PROF. ENRICO GIOVANNINI

FAST-CONFISAL ha presentato una serie di proposte al Ministro delle Infrastrutture e della mobilità a marzo 2021 con l'obiettivo di integrare e contribuire alla redazione del testo del PNRR e delle risorse del Fondo complementare, tra cui:

- a) L'incremento delle risorse destinate alla messa in sicurezza, alla manutenzione ordinaria e straordinaria ed al monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti, in sede di stanziamenti nazionali a corollario del PNRR, con l'inclusione altresì di interventi 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.
- b) L'aumento delle risorse destinate agli investimenti in infrastrutture per il Mezzogiorno. Tenuto conto dei tre criteri utilizzati dalla UE nella individuazione delle risorse del Recovery Fund (popolazione, inverso del PIL, media disoccupazione degli ultimi 5 anni) e della necessità di colmare i gap economico-sociali-produttivi-occupazionali-infrastrutturali delle aree più depresse, FAST-CONFISAL ha proposto di andare oltre alla soglia del 34% della ripartizione territoriale degli investimenti, clausola di salvaguardia minima e peraltro mai rispettata, puntando su progetti a partire dall'attraversamento dello Stretto, l'alta velocità anche lungo le tratte trasversali, il potenziamento economico degli sgravi nelle ZES, i piani di manutenzione su rete primaria e secondaria, un piano per gli interporti nel Mezzogiorno, l'upgrade degli scali aeroportuali nel Sud e nelle Isole.
- c) L'inclusione nella missione "Mobilità sostenibile", nella componente specifica "Intermodalità e logistica integrata", di infrastrutture strategiche e per definizione di legge intermodali, quali gli interporti e le piattaforme logistiche che non venivano considerate. Sebbene con forme giuridiche disparate, la tematica è centrale sia per promuovere il trasporto intermodale domestico che sulle relazioni internazionali garantendo anche strutture buffer per la velocizzazione dello stoccaggio e dell'inoltro delle merci da/per i porti nazionali.
- d) L'incremento della dotazione economica destinata alla digitalizzazione della logistica e negli aeroporti, settori con fortissimo fabbisogno nell'adottare soluzioni tecnologiche innovative per ridurre oneri burocratici ed amministrativi, attraverso l'implementazione di un grande piano pubblico di investimenti sia per digitalizzare i sistemi, i processi ed i procedimenti di natura propriamente istituzionale pubblica che varare incentivi economici per la digitalizzazione delle imprese di trasporto. FAST-CONFISAL ha ritenuto prioritario, come meglio dettagliato nel documento "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il Paese", la realizzazione dei seguenti punti: l'implementazione dello Sportello Unico Amministrativo

(SUA) presso le Autorità di sistema portuale nazionali, anche con particolare riguardo al funzionamento di detto sportello in ambiti di governance multilivello, come le ZES; la piena implementazione del SUDOCO - Sportello unico dei controlli, in particolare con l'estensione dell'accettazione da parte delle amministrazioni ad oggi non integrate (USMAF, veterinaria, fito-sanitaria) e dell'inclusione di modalità di trasporto non coperte (ad esempio cargo aereo); l'adesione dell'accordo sull'e-CMR, ovvero la dematerializzazione del documento di accompagnamento delle merci in ambito stradale, nei traffici di merci pericolose e nei carichi eccezionali; la realizzazione di un sistema federato ed interoperabile delle piattaforme informatiche e telematiche esistenti di enti pubblici ed operatori logistici privati su scala nazionale con pivot la Piattaforma Logistica digitale nazionale; incentivi per le aziende di TPL urbano ed extraurbano per investimenti nel settore della digitalizzazione in grado di ottimizzare i processi aziendali, incrementare la produttività per l'esercizio e la manutenzione, incrementare la soddisfazione del cliente e sviluppare servizi di gestione e controllo del traffico; incentivi per le PMI di logistica e per gli operatori di trasporto al fine di coprire gli investimenti per l'acquisto di infrastrutture immateriali quali sistemi di blockchain, cybersecurity, intelligenza artificiale e di data-mining; il completamento ed estensione delle iniziative di Fast Corridor e Preclearing dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in ambito marittimo e del cargo aereo;); incentivi per il varo di un grande piano per la formazione digitale di tutta la forza lavoro delle aziende di trasporto nazionali coordinato e gestito dalle sigle sindacali più rappresentative.

- e) Il potenziamento delle misure previste per le Zone Economiche Speciali, unica vera misura di promozione (teorica) di politica industriale a favore del Mezzogiorno adottata negli ultimi anni ed in forte ritardo di implementazione da oltre 4 anni dalla previsione dell'istituto, sia attraverso il rafforzamento delle semplificazioni amministrative previste ovvero aumentando il limite dei 50 milioni di euro di credito d'imposta per progetto d'investimento nelle ZES che risolvendo le problematiche giuridiche ancora pendenti (mancata chiara indicazione del soggetto che deve autorizzare l'impresa ad insediarsi in area ZES, nonché mancata individuazione dei Commissari straordinari, ad eccezione del Commissario della ZES Calabria).
- f) La previsione di risorse finalizzate a potenziare la struttura del mercato nazionale dei servizi di trasporto, profondamente polverizzato in particolare nella componente dell'autotrasporto e quindi soggetto alla concorrenza straniera, al fine di rendere più competitive le aziende di trasporto e quindi garantire migliore e maggiore occupazione agli addetti, attraverso l'incentivo alle 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 innovazione.
- g) Il rinnovo delle misure già in vigore a favore dell'intermodalità, Marebonus, Ferrobonus, Sconto Traccia e incentivi investimenti per l'autotrasporto, con l'auspicio che tali aiuti possano essere erogati in anticipo in funzione dei servizi/investimenti programmati attraverso autocertificazioni dei proponenti da controllare successivamente, con dotazione economica certa, dettagliata con largo anticipo e definita ex ante, e con la previsione di rendere strutturali temporalmente tali misure, compatibilmente con la normativa europea in materia di aiuti di stato.



FAST-CONFSAL in occasione della pubblicazione del rapporto sulla digitalizzazione dei trasporti "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il Paese" ha avanzato le seguenti proposte:

I) Misure per la semplificazione e dematerializzazione delle procedure attraverso la digitalizzazione documentale:

- a) Realizzazione dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) presso le AdSP (ai sensi dell'art.12 D.Lgs. 232/2017 che modifica l'art. 15 bis della Legge n.84/1994), anche con particolare riguardo al funzionamento di detto sportello in ambiti di governance multilivello, come le ZES, in primis emanando le Linee Guida di competenza ministeriale ancora disattese, prestando attenzione all'armonizzazione informatica sia per l'accesso al SUA da parte dei soggetti privati, sia per gestire lo scambio dati bi-direzionale attraverso l'interoperabilità con i sistemi e le banche dati delle Amministrazioni centrali, delle Agenzie nazionali e degli Enti Territoriali;
- b) Piena implementazione del SUDOCO - Sportello unico dei controlli, in particolare con l'estensione dell'accettazione da parte delle amministrazioni ad oggi non integrate (USMAF, veterinaria, fito-sanitaria) e dell'inclusione di modalità di trasporto non coperte (ad esempio cargo aereo).
- c) Adesione dell'accordo sull'e-CMR, ovvero la dematerializzazione del documento di accompagnamento delle merci in ambito stradale nonché l'elaborazione in sede di PLN delle specifiche e degli standard di comunicazione per lo scambio di informazioni che sostituisca il modello cartaceo e che possa integrare informazioni obbligatorie codificate in modo omogeneo per tutte le modalità di trasporto.

II) Misure di digitalizzazione per il miglioramento dei servizi:

- a) Realizzazione di un sistema federato ed interoperabile delle piattaforme informatiche e telematiche esistenti di enti pubblici ed operatori logistici privati su scala nazionale con pivot la Piattaforma Logistica nazionale. La PLN in tal senso dovrebbe operare quale ente deputato alla definizione delle specifiche tecniche per rendere interoperabili le piattaforme informatiche dei diversi enti pubblici e privati in gioco senza alcuna velleità di imporre un sistema calato dall'alto e standardizzato per tutti gli attori.
- b) Omogeneizzazione funzionale dei sistemi informatici già esistenti presso le AdSP (PCS), al fine di promuovere servizi standard di interfaccia con gli operatori marittimi e gli operatori a terra (sia nel sedime portuali che extra) e presso gli interporti di rilevanza nazionale, con moduli di interoperabilità con la Piattaforma Logistica nazionale.
- c) Realizzazione di una piattaforma digitale, preferibilmente integrata al sistema PLN, in grado di fornire informazioni ai potenziali utenti sull'ubicazione delle aree di parcheggio e di sosta

sicure e protette su standard europei, sui servizi erogati in loco, sugli standard di sicurezza garantiti, fornendo servizi di pre-prenotazione e pre-pagamento. Le informazioni dovrebbero essere diffuse in modo intuitivo ai conducenti ed agli operatori logistici, ad esempio tramite applicazioni ed altri strumenti collegati a sistemi di trasporto intelligenti (ITS) già esistenti e ai sistemi di fleet management delle aziende.

- d) Adozione di interventi normativi in collaborazione tra Ministero, enti territoriali e stakeholders, finalizzati all'utilizzo degli ITS per la distribuzione delle merci in ambito urbano e tesi ad ottimizzare la cooperazione fra gli operatori logistici e gli attori locali, la realizzazione di piattaforme urbane di prossimità per la redistribuzione dei carichi e la realizzazione di piattaforme informatiche per il monitoraggio dei carichi, tempi di consegna delle merci e per la prenotazione delle aree di carico/scarico urbane.
- e) Completamento dei corridoi doganali con sdoganamento a destino (Fast Corridors) anche nei porti in cui non sono operativi con traffici gateway; "preclearing" in mare da rendere obbligatorio per tutte le compagnie di navigazione, da estendere anche per altre tipologie di merce trasportata (ad esempio merci alla rinfusa) ed ulteriormente ampliato rimuovendo il vincolo "dell'ultimo porto di approdo nazionale", estendendo anche alle altre modalità (e in particolare alla via aerea).
- f) Realizzazione di una piattaforma digitale di travel planning multimodale e di ticketing integrata di natura pubblica, sia in termini di asset che di gestione, per il trasporto passeggeri in Italia al fine di fornire servizi cooperativi su lunghe-medie percorrenze e nel TPL con benefici in termini di sostenibilità ambientale, comodità e risparmi di tempo nel customer use e di promozione dell'intermodalità door-to-door negli spostamenti privati.

III) Misure di accompagnamento alla digitalizzazione:

- a) Incentivi per le aziende di TPL urbano ed extraurbano per investimenti nel settore della digitalizzazione in grado di ottimizzare i processi aziendali, incrementare la produttività per l'esercizio e la manutenzione, incrementare la soddisfazione del cliente (anche tramite informazioni real-time per gli spostamenti dei passeggeri), favorire l'integrazione dei servizi, includere i servizi di TPL nei nuovi servizi MaaS urbani, sviluppare servizi di gestione e controllo del traffico.
- b) Incentivi per le PMI aziende/caricatori e per gli operatori di trasporto al fine di contribuire agli investimenti di upgrading tecnologico delle stesse, e rinvenibili prioritariamente in sostegni per l'acquisto di sistemi digitali di scambio informazioni, gestione, monitoraggio e tracking della merce con i clienti; sistemi di route planning e di consolidamento dei carichi; sistemi e strumenti per la dematerializzazione dei documenti di trasporto; sistemi di blockchain, cybersecurity; formazione del personale in materia di digitalizzazione.
- c) Sperimentazioni pilota su aree geografiche/comparti produttivi/modalità di trasporto delle tecnologie di frontiera quali connettività V2X, navi autonome, truck platooning, locomotori ad idrogeno.
- d) Incentivi per il varo di un grande piano per la formazione digitale di tutta la forza lavoro delle aziende di trasporto nazionali coordinato e gestito dalle sigle sindacali più rappresentative.



In occasione di un'audizione con il Ministro per il Mezzogiorno a giugno 2021, FAST-CONFISAL ha ribadito le priorità e le proposte per l'area meridionale del paese, tra cui:

I) Lato infrastrutture:

- a) Puntare sul potenziamento del trasporto ferroviario del Sud Italia, in particolare con la realizzazione dell'Alta Velocità sugli assi Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo, non può prescindere dall'attraversamento stabile dello Stretto. Anche la relazione tecnica degli esperti del MIMS ha confermato la fattibilità trasportistica, economica e sociale della soluzione ad una o tre campate. Tale opera giustificerebbe altresì gli investimenti sulle direttrici Campania-Calabria ed in Sicilia inserite nel PNRR.
- b) Stanziare risorse, vista la mancanza di qualsiasi previsione nel PNRR ovvero nel fondo complementare ex DL 59/2021, per interporti e piattaforme logistiche. Tale tematica è ancora di più centrale per il Mezzogiorno che presenta una generale carenza di tali infrastrutture intermodali e, anche qualora presenti, possiedono standard prestazionali molto lontani da quelli del Nord Italia (in termini di modulo e peso assiale ricevibile nei terminal). Appare necessario in tal senso stanziare risorse per interventi di adeguamento e potenziamento dei terminal intermodali nel Mezzogiorno da adeguare agli standard del treno merci europeo.
- c) Le risorse destinate alla messa in sicurezza, alla manutenzione ordinaria e straordinaria ed al monitoraggio digitale di strade, viadotti e ponti appare del tutto inadeguata rispetto al fabbisogno nazionale per tale tipologia di interventi. Evidentemente, sebbene il fabbisogno sia abbastanza diffuso su tutta la penisola, appare rilevante il fabbisogno standard annuale (normalizzato per i km di rete) nel Mezzogiorno.

II) Lato servizi di trasporto:

- a) Nelle more dell'entrata in esercizio dei grandi progetti infrastrutturali ferroviari meridionali, dall'alta velocità Napoli-Bari alla Palermo-Catania, FAST-CONFISAL ritiene necessario 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) finalizzato a 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).
- b) Stanziare incentivi economici e rafforzare gli strumenti giuridici esistenti (es. contratti di rete) tesi a rafforzare la struttura del mercato dei servizi di trasporto, in particolare per quel che concerne l'autotrasporto. Interessanti altresì alcune proposte per creare incentivi alle imprese che scelgono di non esportare in regime di franco-fabbrica ed importare in franco-destino usufruendo di operatori logistici nazionali. Tali misure riguarderebbero in grande misura le imprese di logistica del Mezzogiorno, considerato che rappresentano circa il 33%

del totale delle imprese del comparto nazionale con una media di addetti di 7 unità contro le 9 unità nazionali (dati Infocamere-Movimprese 2019).

- c) Al fine di potenziare l'impatto sui territori delle misure previste dall'istituto delle Zone economiche speciali nel Mezzogiorno, FAST-CONFISAL ha richiesto una forte spinta al fine di chiudere il cerchio delle semplificazioni amministrative nell'ambito ZES, in primis dando attuazione allo Sportello unico amministrativo presso le AdSP ove ricadenti in ambito ZES. Specificatamente veniva richiesta particolare attenzione all'attivazione dello sportello unico amministrativo in ambito ZES e nel rafforzamento delle responsabilità dei procedimenti ricadenti in ambito ZES in capo ad un unico soggetto.

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

Con l'obiettivo di fare un punto sulle attività annuali condotte da FAST-CONFISAL nel quadro dell'iniziativa "Italia velocemente connessa", è apparso fondamentale effettuare una verifica che mettesse in luce l'accoglimento o meno da parte del Governo delle proposte avanzate dal sindacato nel corso dei 12 mesi passati ed elencate nei paragrafi precedenti. Tale analisi, che consente da un lato di controllare l'efficacia dell'azione svolta dall'ente, valutandola sulla base dell'adozione e dell'approvazione delle istanze promosse, garantisce altresì l'individuazione di quelle misure che l'ente continuerà a sostenere perché non ancora accolte ovvero a far nascere nuove proposte, che saranno affrontate al capitolo 5.

Metodologicamente, si è proceduto a clusterizzare le plurime proposte di FAST-CONFISAL riportate alla sezione 3.2 in ambiti omogenei, indicando i riferimenti dei documenti e delle note dell'ente in cui sono stati contenuti, e verificando l'adozione o meno¹⁰ delle singole proposte nei documenti, norme ed iniziative nazionali implementate a partire dall'autunno 2020.

Le risultanze dell'analisi mostrano 38 proposte circolate da FAST-CONFISAL nei diversi documenti e note elaborate e consessi a cui ha partecipato, di cui 21 pienamente accolte (55,3%), 7 parzialmente accolte (18,4%) e 10 non accolte (26,3%).

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFISAL
Infrastrutture e servizi	Priorità al completamento dei corridoi multimodali, in particolare del Baltico-Adriatico (da Ancona fino in Puglia) e dello Scandinavo-Mediterraneo, delle direttrici e dei nodi infrastrutturali TEN-T e SNIT con piena attuazione e copertura economica agli interventi previsti in #Italiaveloce, in primis gli interventi in corso e quelli immediatamente cantierabili, con priorità al Mezzogiorno. La progettazione e la realizzazione delle reti infrastrutturali non può essere disgiunta da una "visione" di un'equo sviluppo territoriale a medio termine.	Italia velocemente connessa; nota incontro con MIMS; nota incontro Ministro Mezzogiorno

¹⁰ Il grado di accoglimento delle istanze viene rappresentato graficamente come segue:



istanza adottata;



istanza parzialmente adottata;



istanza non adottata.

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Di rilievo l'inserimento nel PNRR delle tratte ferroviarie AV Milano-Venezia, Verona-Brennero e Liguria-Alpi, il rafforzamento dell'asse trasversale Roma-Pescara e Orte-Falconara e l'AV nel Mezzogiorno con il completamento della direttrice Napoli-Bari, la Palermo-Catania-Messina e la realizzazione dei primi lotti funzionali delle direttrici Salerno-Reggio Calabria e Taranto-Potenza-Battipaglia. Da ricordare anche gli investimenti per l'implementazione dell'ERTMS sulla rete. Per quel che concerne il Mezzogiorno, da citare anche gli investimenti previsti nel PNRR in materia di potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud (M3C1-I 1.7-17) per 2.400 mln €, il miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud (M3C1-I 1.7-18,19), per 700 mln € ed il potenziamento delle linee regionali (M3C1-I 1.6-18), con un totale per tutti gli interventi di 940 mln €, in gran parte orientati nel Sud Italia.</p> <p>Parimenti importanti gli investimenti previsti nel Fondo complementare e ribaditi nell'Allegato DEF 2021 per le altre tratte ferroviarie, i porti e la rete viaria.</p> <p>Per questo, nel disegno di legge di bilancio 2022 vengono destinati ulteriori 32 miliardi a investimenti infrastrutturali e mobilità sostenibile tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la velocizzazione e il potenziamento della linea ferroviaria adriatica, così da migliorare sia il trasporto passeggeri che quello merci (5 miliardi); - l'avvio della messa in sicurezza della "Tirrenica" autostradale per colmare un ritardo storico sul quadrante ovest della nostra rete di trasporto; - il potenziamento delle metropolitane nei grandi centri urbani e di sistemi di trasporto rapido di massa (4,7 miliardi) - investimenti aggiuntivi (1,3 miliardi) per l'espansione del trasporto pubblico locale, per migliorare la vita dei pendolari e ridurre l'inquinamento; - ulteriori investimenti a favore delle diverse forme di mobilità sostenibile (2 miliardi). 	<p>PNRR, Fondo complementare, Allegato DEF 2021, Legge di Bilancio 2022</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Predisposizione di un piano di investimenti accelerato per l'ultimo e penultimo miglio ferroviario e stradale per i porti italiani con vocazione gateway e per gli interporti pubblici</p>	<p>Italia velocemente connessa; nota incontro con MIMS; nota incontro Ministro Mezzogiorno</p>

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Rilevante l'inserimento della voce ultimo-penultimo miglio ferroviario e stradale nei porti nella ripartizione del Fondo complementare ex decreto-legge n. 59-2021 dell'8 Maggio 2021 con investimenti di 250 mln € previsti, dove tuttavia solo il 12% delle risorse è previsto per interventi nei porti del Sud.</p> <p>Permane, sia in sede di PNRR, Fondo complementare e Allegato al DEF 2021, la totale inesistenza di finanziamenti per gli interporti.</p>	<p>Fondo complementare</p>

Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL

Un anno da... Un'Italia velocemente connessa

Infrastrutture e servizi	Inserimento del progetto sull'attraversamento dello Stretto di Messina tra i progetti di rilevanza nazionale	Italia velocemente connessa; nota incontro con MIMS; nota incontro Ministro Mezzogiorno
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	I risultati del gruppo di lavoro pubblicati il 30.04.2021 hanno confermato la fattibilità trasportistica, economica e sociale della soluzione ad una o tre campate; in aggiunta a questo, con Legge di Bilancio n. 178/2020 sono state stanziare risorse per la redazione di un progetto di fattibilità tecnico-economica di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina.	MIMS-STM "La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di Stretto di Messina" - Relazione del Gruppo di Lavoro Allegato DEF 2021, Legge 178/2020
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFISAL
Infrastrutture e servizi	Prioritizzare gli studi di fattibilità della AV/AC Salerno-Reggio Calabria, e le project review della direttrice Adriatico-Jonica e della Palermo-Catania-Messina e i collegamenti delle Z.E.S. e delle A.L.I.	Italia velocemente connessa; nota incontro Ministro Mezzogiorno
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Risultano inserite nel PNRR, come sopra ricordato, le realizzazioni di alcune tratte della Salerno-Reggio Calabria e della Palermo-Catania-Messina, opere che nell'Allegato al DEF 2021 figurano come interventi prioritari invariati, al pari della direttrice Adriatico-Jonica. Decisamente rilevanti gli investimenti di accessibilità e di connettività terrestre previsti nel PNRR al M5C3 Investimento 4. Interventi per le Zone Economiche Speciali (ZES).	PNRR, Allegato DEF 2021
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFISAL
Infrastrutture e servizi	Priorità nella realizzazione e per il completamento degli interventi in ambito infrastrutture e trasporti della programmazione dei fondi per la coesione, tra cui PAC e FSC 2014-2020 anche in considerazione del c.d. N+3 con scadenza 31.12.2023	Italia velocemente connessa; nota incontro Ministro Mezzogiorno; Comitato di Sorveglianza del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	La percentuale di tiraggio di spesa sui programmi nazionali complementari ai fondi strutturali europei obiettivo infrastrutture di trasporto appare incredibilmente basso e assolutamente non in grado di essere assorbito nelle due annualità che precedono la scadenza del programma. Il PAC Infrastrutture e Reti 2014-2020 presenta un rapporto impegni/spese programmate del 1,16% e il FSC Infrastrutture un rapporto del 4,61% al 30.06.2021.	Ragioneria Generale dello Stato, Monitoraggio politiche di coesione 2014-2020 al 30.06.2021
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFISAL
Infrastrutture e servizi	Attivare il TAV-Bonus per il Mezzogiorno	Italia velocemente connessa; nota incontro Ministro Mezzogiorno
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti

	<p>Non risulta previsto in alcun documento strategico né in alcuna misura del governo l'attivazione di un sussidio per gli operatori del trasporto ferroviario passeggeri al fine di incrementare la connettività delle aree del Mezzogiorno a bassa domanda con servizi AVR</p>	/
<p>Ambito</p> <p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Proposta</p> <p>Incremento degli investimenti pubblici nei porti di transshipment del Mezzogiorno (Gioia Tauro, Taranto, Cagliari)</p>	<p>Rif. FAST-CONFSAL</p> <p>Italia velocemente connessa</p>
<p>Risultanze accoglimento</p> 	<p>Note</p> <p>In aggiunta alle previsioni degli investimenti per i programmi portuali di cui all'Allegato DEF 2021, risultano approvate risorse aggiuntive a valere sul Fondo complementare per interventi infrastrutturali dei porti ammontanti a 2,8 Mld € dal 2021 al 2026 di cui alle regioni del Sud viene destinato il 43%. Con DM MIMS del 13 agosto 2021 sono stati approvati gli interventi per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, per l'aumento selettivo della capacità portuale, per l'ultimo/penultimo miglio ferroviario o stradale (visto sopra), per interventi di ammodernamento energetico e di elettrificazione delle banchine.</p>	<p>Riferimenti</p> <p>Fondo complementare, DM MIMS del 13 agosto 2021</p>
<p>Ambito</p> <p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Proposta</p> <p>Piano di investimenti per gli scali aeroportuali secondari con funzioni di protezione civile e/o di surroga all'assenza di trasporto veloce ferroviario o distanti più di 100km dall'aeroporto più prossimo (e quindi con funzione di continuità territoriale).</p>	<p>Rif. FAST-CONFSAL</p> <p>Italia velocemente connessa</p>
<p>Risultanze accoglimento</p> 	<p>Note</p> <p>Non risulta previsto in alcun documento strategico né in alcuna misura del governo l'attivazione di un piano di investimenti specifico per gli aeroporti secondari</p>	<p>Riferimenti</p> <p>Risulta in corso di esame il Disegno di legge di iniziativa parlamun entare A.S. 727</p>
<p>Ambito</p> <p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Proposta</p> <p>Creazione di un Fondo per la resilienza per il trasporto merci</p>	<p>Rif. FAST-CONFSAL</p> <p>Italia velocemente connessa</p>
<p>Risultanze accoglimento</p> 	<p>Note</p> <p>Non risulta previsto in alcun documento strategico né in alcuna misura del governo l'attivazione di un Fondo con tali caratteristiche</p>	/
<p>Ambito</p> <p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Proposta</p> <p>Varo di un piano della manutenzione della rete viaria secondaria (provinciale)</p>	<p>Rif. FAST-CONFSAL</p> <p>Italia velocemente connessa; nota incontro con MIMS; nota incontro Ministro Mezzogiorno</p>

Un anno da... Un'Italia velocemente connessa

<p style="text-align: center;">Risultanze accoglimento</p> <div style="text-align: center;">  </div>	<p style="text-align: center;">Note</p> <p>Risultano stanziati 820 Mln € nel PNRR Missione 5 – Inclusione e coesione Componente 3 – Interventi speciali per la coesione territoriale e 300 mln € nel Fondo complementare al PNRR per la sicurezza della rete stradale secondaria delle aree interne. Questi ultimi fondi sono stati ripartiti con decreto ministeriale per aree territoriali, con il 47% sarà destinato al Sud, per interventi straordinari di manutenzione delle rete viaria incluse le spese per la progettazione, la direzione dei lavori, il collaudo e i controlli, quelle per l'adeguamento normativo, per interventi sulla segnaletica, l'illuminazione, i sistemi di info-mobilità, per migliorare la sicurezza della piattaforma veicolare, ciclabile e pedonale, per la realizzazione di percorsi per la tutela delle persone più deboli, per la riduzione dell'inquinamento ambientale e del rischio da trasporto merci o trasporti eccezionali.</p>	<p style="text-align: center;">Riferimenti</p> <p>PNRR, Fondo complementare, DM MIMS del 27.09.2021</p>
<p style="text-align: center;">Ambito</p> <p style="text-align: center;">Infrastrutture e servizi</p>	<p style="text-align: center;">Proposta</p> <p style="text-align: center;">Potenziamento della dotazione organica di ANSFISA</p>	<p style="text-align: center;">Rif. FAST-CONFISAL</p> <p style="text-align: center;">Italia velocemente connessa</p>
<p style="text-align: center;">Risultanze accoglimento</p> <div style="text-align: center;">  </div>	<p style="text-align: center;">Note</p> <p>Risulta sottoscritta in data 20.07.2021 una Convenzione tra MIMS e ANSFISA regolante le funzioni operative dell'Agenzia in materia di ispezioni non solo sul ramo delle ferrovie, ma anche su quello stradale e autostradale ed il contestuale potenziamento dell'organico con l'assunzione, tramite concorso, di oltre 300 unità specializzate.</p>	<p style="text-align: center;">Riferimenti</p> <p style="text-align: center;">Convenzione MIMS-ANSFISA</p>
<p style="text-align: center;">Ambito</p> <p style="text-align: center;">Infrastrutture e servizi</p>	<p style="text-align: center;">Proposta</p> <p>Rivisitazione delle norme relative al rispetto dei piani di investimento previsti nei PEF, o il rischio traffico, il subentro di un nuovo concessionario, la risoluzione alternativa delle controversie con riferimento al rapporto tra concedente e concessionario autostradale</p>	<p style="text-align: center;">Rif. FAST-CONFISAL</p> <p style="text-align: center;">Italia velocemente connessa</p>
<p style="text-align: center;">Risultanze accoglimento</p> <div style="text-align: center;">  </div>	<p style="text-align: center;">Note</p> <p>Tra le riforme abilitanti del PNRR è prevista in materia di promozione della concorrenza il varo della legge annuale per il mercato e la concorrenza. Nell'ambito delle concessioni autostradali viene disciplinata la previsione di indire gare competitive per gli affidamenti, fatti salvi i presupposti europei per l'in house; rafforzare i divieti di proroga e di rinnovo automatico e potenziare i controlli pubblici sull'esecuzione delle opere realizzate dai concessionari, in connessione con le previsioni introdotte nel nuovo codice dei contratti pubblici (legge annuale 2023 ovvero altro provvedimento da adottare entro il 2024).</p>	<p style="text-align: center;">Riferimenti</p> <p style="text-align: center;">PNRR</p>
<p style="text-align: center;">Ambito</p> <p style="text-align: center;">Infrastrutture e servizi</p>	<p style="text-align: center;">Proposta</p> <p>Investimenti per la 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 a fini manutentivi delle infrastrutture di trasporto nazionali</p>	<p style="text-align: center;">Rif. FAST-CONFISAL</p> <p style="text-align: center;">Italia velocemente connessa</p>

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Nell'ambito del PNRR è prevista la Missione 3C1 2 Sicurezza stradale 4.0 che prevede le riforme inerenti la messa in sicurezza, il contrasto e l'adattamento al cambiamento climatico della rete stradale, con una forte componente di ammodernamento tecnologico attraverso un sistema di monitoraggio digitale avanzato. Più specificatamente è prevista la Riforma 2.1 "Attuazione delle Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti" per l'attuazione del processo di valutazione del rischio di ponti e viadotti esistenti, secondo modalità definite dalle Linee guida già definite, che assicureranno l'omogeneità della classificazione e della gestione del rischio, della valutazione della sicurezza e del monitoraggio dei ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari, esistenti lungo strade statali o autostrade gestite da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali. In aggiunta, la Riforma 2.2. prevede il trasferimento della titolarità delle opere d'arte (ponti, viadotti e cavalcavia) relative alle strade di secondo livello ai titolari delle strade di primo livello (autostrade e strade extraurbane principali), con un potenziale miglioramento della capacità pianificatoria e manutentiva delle infrastrutture.</p> <p>Nel Fondo complementare sono stati stanziati 1.000 mln € per il controllo di 170 opere d'arte e implementazione del prototipo nazionale di "smart road", interventi strutturali su 36 ponti e viadotti complessivi e l'adeguamento del traforo del Gran Sasso ed efficientamento energetico per le autostrade A24 e A25. In aggiunta, 450 mln € sono stanziati per l'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di circa 12.000 opere d'arte della rete SNIT da parte di ANAS.</p>	<p>PNRR, Fondo complementare</p>
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Urgenza negli 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)</p>	<p>Italia velocemente connessa</p>
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Nel PNRR è previsto il rafforzamento degli investimenti per lo sviluppo del trasporto rapido di massa nei nodi urbani con la realizzazione di oltre 230 km di rete attrezzata - metro (11 km), tram (85 km), filovie (120 km), funivie (15 km) - nelle aree metropolitane di Roma, Genova, Firenze, Palermo, Bologna, Rimini, Napoli, Milano, Bari, Catania, Pozzuoli, Padova, Perugia, Taranto e Trieste, per un importo totale di 3.600 mln € (M2C2-I 4.2-25, 26).</p> <p>Da rilevare altresì i 700 mln € previsti nel PNRR per il miglioramento delle stazioni Ferroviarie (gestite da RFI nel Sud) al fine di riqualificare le stazioni, la qualità dei servizi forniti agli utenti, i livelli di efficienza energetica e lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma (M3C1-I 1.8- 19, 20).</p>	<p>PNRR</p>
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p>Infrastrutture e servizi</p>	<p>Incrementare le risorse nazionali destinate al cofinanziamento per la riconversione del parco mezzi per il TPL, con attenzione altresì alle infrastrutture locali per il rifornimento di carburanti alternativi</p>	<p>Italia velocemente connessa</p>

Un anno da... Un'Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Risultano inserite nel PNRR importanti risorse quali: il rinnovo del materiale rotabile dei treni per il servizio universale con risorse per 148 mln € sarà destinato in particolare a Sicilia, Calabria e Linea Adriatica (M2C2-I 4.4.2-33, 34bis, 35bis); 300 mln € per lo sviluppo della filiera degli autobus elettrici (M2C2-I 5.3-41); 800 mln € a cui si aggiungono 200 mln € dal Fondo complementare per il rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale (M2C2-I 4.4.2-33, 34bis, 35bis); 2.415 mln € per il rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti (M2C2-I 4.4.1- 32, 34, 35) a cui si aggiungono 600 mln € dal Fondo complementare; 800 Mln € del Fondo complementare per aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi, per rinnovare la flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito e per il rinnovo della flotta navale adibita all'attraversamento stretto di Messina di proprietà RFI.</p> <p>A latere di ciò, sono previsti investimenti nel PNRR per oltre 740 mln € per l'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica (M2C2-I 4.3-27, 28, 29, 29bis, 30, 30bis).</p>	<p>PNRR, Fondo complementare</p>
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFASAL
Infrastrutture e servizi	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	Italia velocemente connessa
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Non sono previsti incentivi diretti alle aziende ed enti che promuovono l'utilizzo di mezzi pubblici per gli spostamenti casa-lavoro-studio; tuttavia il Decreto Rilancio (articolo 229 comma 4 decreto legge 34/2020) ha sancito che l'obbligo della designazione del Mobility Manager venga esteso a tutte le imprese e le amministrazioni pubbliche con singole unità locali con almeno 100 dipendenti ed il decreto legge "Sostegni-bis" prevede un contributo per le imprese che provvedano alla redazione del piano per la mobilità dei propri dipendenti entro il 31/8/2021, previa assunzione del Mobility Manager in azienda.</p>	<p>Decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, coordinato con la legge di conversione 17 luglio 2020, n. 77 e decreto-legge del 25 maggio 2021 n. 73 convertito in Legge 106/2021.</p>
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFASAL
Infrastrutture e servizi	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'efficiamento della city logistics	Italia velocemente connessa
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti

	<p>Al netto di quanto previsto nell'investimento MaaS del PNRR, non risultano in vigore o in discussione proposte in materia, in particolare misure per la city logistics. Da rilevare unicamente in ambito di logistica urbana la pubblicazione a dicembre 2020 del position paper del MIMS "La logistica urbana in una visione integrata"</p>	/
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p style="text-align: center;">Infrastrutture e servizi</p>	<p>Favorire l'aggregazione industriale nel comparto attraverso la semplificazione e potenziamento degli strumenti che permettono collaborazioni e aggregazioni tra imprese nell'ambito di filiere (ad es. reti d'impresa, associazioni temporanee d'impresa, ecc.) 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.</p>	<p>Italia velocemente connessa; nota incontro con MIMS; nota incontro Ministro Mezzogiorno</p>
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Non risultano approvate o in discussione misure normative e fiscali tese a favorire l'aggregazione industriale del comparto dei servizi di trasporto.</p>	/
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p style="text-align: center;">Infrastrutture e servizi</p>	<p>Supportare, con programmi formativi finanziati e campagne promozionali tese ad aumentare la vocazione tra i giovani, il deficit di autisti professionisti in Italia e di macchinisti nel settore ferroviario</p>	<p>Italia velocemente connessa</p>
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>La tematica non è presente nei documenti pianificatori di settore e non sono previsti finanziamenti ad hoc nel PNRR ovvero nel Fondo complementare. Da rilevare tuttavia l'attenzione ed i contributi previsti di importo pari a 1.000 euro, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, previsto all'art. 1 comma 5-bis del decreto-legge del 10.09.2021 n. 121, riguardanti tuttavia solo il settore dell'autotrasporto.</p>	<p>Decreto-legge del 10.09.2021 n. 121</p>
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFSAL
<p style="text-align: center;">Policies e norme</p>	<p>Rivisitazione del Codice degli Appalti e rendere strutturali alcune modifiche apportate con la Legge 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).</p>	<p>Italia velocemente connessa</p>
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti

Un'Italia velocemente connessa



Tra le riforme abilitanti del PNRR è prevista l'emanazione di norme tese alla riduzione e razionalizzazione delle norme in materia di appalti pubblici e concessioni attraverso legge delega. E' previsto il varo di misure urgenti, tese a rafforzare le semplificazioni già varate con il decreto-legge n. 76/2020 per prorogarne l'efficacia sino al 2023 in materia di semplificazione di verifiche antimafia e protocolli di legalità, di velocizzazione dell'istituto della conferenza di servizi, di limitazione della responsabilità per danno erariale in casi determinati dei funzionari pubblici, di istituzione del collegio consultivo tecnico. A tal proposito risulta approvato il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 coordinato con la legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108 per quel che attiene alle misure urgenti.

E' previsto inoltre il varo di misure a regime finalizzate a recepire le norme delle 3 Direttive EU (23, 24 e 25/2014), integrandole esclusivamente nelle parti non self-executing e delineando una disciplina più snella rispetto a quella vigente.

PNRR e Decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 coordinato con la legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108

Ambito

Policies e norme

Proposta

Piena applicazione delle Linee Guida del MIT sulla valutazione delle opere pubbliche, misure di semplificazione degli iter autorizzativi in ambito CIPE, di snellimento delle procedure e composizione delle Conferenze dei servizi, nell'accelerazione degli iter per le procedure ed autorizzazioni di carattere ambientale, dal più ampio ricorso alle procedure di e-procurement nonché all'emanazione del DM per la progettazione di fattibilità

Rif. FAST-CONFESAL

Italia velocemente connessa

Risultanze accoglimento



Note

Risultano approvate da parte del MIMS le "Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economia da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e PNC" predisposte unitamente al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dando seguito alle previsioni di cui all'Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108.

Tra le riforme abilitanti del PNRR, inoltre, figura la "Semplificazione e razionalizzazione delle normative in materia ambientale" per cui sono previste delle misure urgenti tese a sottoporre le opere previste dal PNRR ad una speciale VIA statale che assicuri una velocizzazione dei tempi di conclusione del procedimento, demandando a un'apposita Commissione lo svolgimento delle valutazioni in questione attraverso modalità accelerate ed ampliando l'operatività del Provvedimento Unico in materia Ambientale ("PUA"), già adottate con DL 77/2021 (c.d. semplificazioni 2) entrato in vigore nel mese di giugno 2021. Tra le misure a regime è prevista l'attribuzione delle competenze in materia di energia in capo al Ministero della transizione ecologica ("MITE") che dovrà condurre a una più netta integrazione tra i molti strumenti, già esistenti, di programmazione e pianificazione in materia ambientale e gli strumenti generali operanti nel settore energetico (a partire dal PNIEC).

Riferimenti

PNRR, Decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108.

Ambito

Policies e norme

Proposta

Elaborazione del Piano generale dei Trasporti e della Logistica e del DPP da parte del MIMS

Rif. FAST-CONFESAL

Italia velocemente connessa

<p>Risultanze accoglimento</p> 	<p>Note</p> <p>Sebbene menzionato all'interno dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021, non risultano attivati i tavoli di lavoro per l'elaborazione del Piano; lo stesso dicasi per i DPP dei Dipartimenti e Direzioni generali del MIMS</p>	<p>Riferimenti</p> <p>/</p>
<p>Ambito</p> <p>Policies e norme</p>	<p>Proposta</p> <p>Riattivazione di organi propositivi, consultivi, di ascolto e di negoziazione, quali il 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 la Conferenza nazionale delle Autorità di sistema Portuale</p>	<p>Rif. FAST-CONFSAL</p> <p>Italia velocemente connessa</p>
<p>Risultanze accoglimento</p> 	<p>Note</p> <p>Risultano riattivati con continuità i lavori della Conferenza nazionale delle AdSP mentre risulta approvato in sede di decreto-legge n. 121/2021 (Infrastrutture) la costituzione del Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità.</p>	<p>Riferimenti</p> <p>Decreto-legge n. 121/2021(Infrastrutture)</p>
<p>Ambito</p> <p>Policies e norme</p>	<p>Proposta</p> <p>Favorire, per il tramite delle associazioni datoriali e sindacali, un piano per la formazione dei lavoratori dell'ambito trasporti e logistica in materia di nuove tecnologie e digitalizzazione dei processi e dei prodotti</p>	<p>Rif. FAST-CONFSAL</p> <p>Italia velocemente connessa; "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il paese"</p>
<p>Risultanze accoglimento</p> 	<p>Note</p> <p>Non risultano allo stato attuale iniziative e finanziamenti coordinati da enti pubblici targettizzati sulla formazione per la digitalizzazione dei lavoratori nel comparto dei trasporti. Unica eccezione la previsione nel PNRR M3C2 Log-In Business di poter finanziare progetti per la formazione da parte della aziende di logistica, ma con importi ancora da definire e comunque non soddisfacenti rispetto ai fabbisogni.</p>	<p>Riferimenti</p> <p>PNRR</p>
<p>Ambito</p> <p>Policies e norme</p>	<p>Proposta</p> <p>Realizzazione dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) presso le AdSP (ai sensi dell'art.12 D.Lgs. 232/2017 che modifica l'art. 15 bis della Legge n.84/1994), anche con particolare riguardo al funzionamento di detto sportello in ambiti di governance multilivello, come le ZES, in primis emanando le Linee Guida di competenza ministeriale</p>	<p>Rif. FAST-CONFSAL</p> <p>Italia velocemente connessa; "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il paese"</p>
<p>Risultanze accoglimento</p>  <p>Ambito</p>	<p>Note</p> <p>Risultano emanate le Linee guida ministeriali per l'implementazione del SUA e l'approvazione dei regolamenti SUA nelle singole AdSP è stata indicata dal MIMS come uno degli obiettivi prioritari da assegnare ai presidenti delle AdSP per l'annualità 2021.</p> <p>Proposta</p>	<p>Riferimenti</p> <p>/</p> <p>Rif. FAST-CONFSAL</p>

Un anno da... Un'Italia velocemente connessa

Policies e norme	<p>Piena implementazione del SUDOCO - Sportello unico dei controlli, in particolare con l'estensione dell'accettazione da parte delle amministrazioni ad oggi non integrate (USMAF, veterinaria, fitosanitaria) e dell'inclusione di modalità di trasporto non coperte (ad esempio cargo aereo).</p>	Italia velocemente connessa; "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il paese"
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Viene espressamente prevista tra le riforme della Missione 3 componente 2 Intermodalità e logistica integrata 1. Sviluppo dei porti del PNRR, la riforma "Semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli". A tal proposito, è stato approvato in sede preliminare nel Consiglio dei Ministri del 10.11.2021 il testo del regolamento attuativo, che dovrà essere emanato con Decreto del Presidente della Repubblica</p>	PNRR
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFISAL
Policies e norme	<p>Adesione dell'accordo sulle-CMR con dematerializzazione del documento di accompagnamento delle merci in ambito stradale nonché l'elaborazione in sede di PLN delle specifiche e degli standard di comunicazione per lo scambio di informazioni che sostituisca il modello cartaceo e che possa integrare informazioni obbligatorie codificate in modo omogeneo per tutte le modalità di trasporto</p>	Italia velocemente connessa; "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il paese"
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Viene espressamente previsto nella Missione 3 componente 2 Intermodalità e logistica integrata del PNRR la "riforma 2.3: <i>Semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all'adozione della CMR elettronica, alla modernizzazione della normativa sulla spedizione delle merci, all'individuazione dei laboratori di analisi accreditati per i controlli sulle merci</i>" da mettere in atto entro il secondo trimestre del 2024.</p>	PNRR
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFISAL
Policies e norme	<p>Realizzazione di un sistema federato ed interoperabile delle piattaforme informatiche e telematiche esistenti di enti pubblici ed operatori logistici privati su scala nazionale con pivot la Piattaforma Logistica nazionale</p>	Italia velocemente connessa; "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il paese"
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>La linea di investimento Log-In Center M3C2-I 2.1-5 del PNRR è finalizzata alla creazione di una cabina di regia per la digitalizzazione della catena logistica nazionale al fine di realizzare un ecosistema digitale per il trasporto merci e la logistica in grado di definire le specifiche tecniche per rendere interoperabili le piattaforme informatiche dei diversi enti pubblici e privati in gioco, realizzare un centro di cybersecurity ed elaborare uno standard di comunicazione per lo scambio di informazioni che sostituisca il modello cartaceo, sotto l'ombrello della Piattaforma Logistica digitale nazionale. A tal proposito, vengono stanziati 30 mln €.</p>	PNRR
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFISAL

<p>Policies e norme</p>	<p>Omogeneizzazione funzionale dei sistemi informatici già esistenti presso le AdSP (PCS) e presso gli interporti di rilevanza nazionale, con moduli di interoperabilità con la Piattaforma Logistica nazionale.</p>	<p>Italia velocemente connessa; "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il paese"</p>
<p>Risultanze accoglimento</p> 	<p>Note</p> <p>Viene espressamente previsto tra le riforme della Missione 3 componente 2 Intermodalità e logistica integrata "l'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PLN) per la rete dei porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci", volta a rendere interoperabili i Port Community System delle singole AdSP in modo che siano compatibili tra di loro e con la Piattaforma Logistica Nazionale.</p> <p>Parallelamente, vengono stanziati 45 mln € per l'implementazione dei PCS nei porti e per investimenti ICT negli interporti sulla linea di investimento "Reti portuali e terminali merci" (M3C2-I 2.1-5) del PNRR</p>	<p>Riferimenti</p> <p>PNRR</p>
<p>Ambito</p> <p>Policies e norme</p>	<p>Proposta</p> <p>Realizzazione di una piattaforma digitale, preferibilmente integrata al sistema PLN, in grado di fornire informazioni ai potenziali utenti sull'ubicazione delle aree di parcheggio e di sosta sicure e protette su standard europei, sui servizi erogati in loco, sugli standard di sicurezza garantiti, fornendo servizi di prenotazione e prepagamento</p>	<p>Rif. FAST-CONFSAL</p> <p>Italia velocemente connessa; "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il paese"</p>
<p>Risultanze accoglimento</p> 	<p>Note</p> <p>La tematica dello sviluppo delle aree di parcheggio e sosta per i veicoli pesanti (SSTPA) appare essere entrata prepotentemente nell'agenda del MIMS, anche attraverso l'aggiudicazione di un progetto europeo a valere su risorse CEF-T (PASS4CORE) in cui un'attività riguarda esattamente la digitalizzazione delle informazioni delle SSTPA in Italia per l'utenza.</p>	<p>Riferimenti</p> <p>Progetto PASS4CORE-ITA</p>
<p>Ambito</p> <p>Policies e norme</p>	<p>Proposta</p> <p>Completamento dei corridoi doganali con sdoganamento a destino (Fast Corridors); "preclearing" da estendere anche per altre tipologie di merce trasportata (ad esempio merci alla rinfusa) ed ulteriormente ampliato rimuovendo il vincolo "dell'ultimo porto di approdo nazionale", estendendo anche alle altre modalità (e in particolare alla via aerea).</p>	<p>Rif. FAST-CONFSAL</p> <p>Italia velocemente connessa; "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il paese"; nota incontro con MIMS.</p>
<p>Risultanze accoglimento</p> 	<p>Note</p> <p>Non risultano essere attive iniziative da parte dell'Agenzia delle Dogane per l'estensione delle due misure riportate.</p>	<p>Riferimenti</p> <p>/</p>
<p>Ambito</p>	<p>Proposta</p>	<p>Rif. FAST-CONFSAL</p>

Un anno da... Un'Italia velocemente connessa

Policies e norme	<p>Piano di incentivi per le aziende di TPL urbano ed extraurbano per investimenti nel settore della digitalizzazione in grado di ottimizzare i processi aziendali, incrementare la produttività per l'esercizio e la manutenzione, incrementare la soddisfazione del cliente, favorire l'integrazione dei servizi, includere i servizi di TPL nei nuovi servizi MaaS urbani, sviluppare servizi di gestione e controllo del traffico</p>	<p>Italia velocemente connessa; "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il paese"</p>
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Viene previsto nel PNRR Missione 1, digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella pubblica amministrazione, nell'ambito della componente 1, investimento 1.4, Servizi digitali e cittadinanza digitale (M1-C1-I.1.4), l'investimento di 40 mln € per il miglioramento della mobilità tramite la digitalizzazione, secondo il paradigma "Mobility as a service". Con l'obiettivo di fornire agli utenti un'esperienza di mobilità integrata dalla pianificazione del viaggio alla effettuazione dei pagamenti attraverso la combinazione di più modalità di trasporto (ad esempio autobus, metropolitana, e-bike), il focus riguarderà la mobilità urbana e le aziende di TPL. L'investimento prevede il finanziamento di progetti pilota per lo sviluppo della mobilità cooperativa e connessa, per lo sviluppo della condivisione dei dati e per l'aggiornamento tecnologico degli operatori di trasporto.</p>	PNRR
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFISAL
Policies e norme	Contratto di lavoro di filiera e salario minimo per il comparto.	Italia velocemente connessa
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Nessuna iniziativa appare essere stata intrapresa in merito	/
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFISAL
Policies e norme	<p>Incentivi per le PMI aziende/caricatori e per gli operatori di trasporto per investimenti di upgrading tecnologico delle stesse, e rinvenibili prioritariamente in sostegni per l'acquisto di sistemi digitali di scambio informazioni, gestione, monitoraggio e tracking della merce con i clienti; sistemi di route planning e di consolidamento dei carichi; sistemi per la dematerializzazione dei documenti di trasporto; sistemi di di blockchain, cybersecurity; formazione del personale in materia di digitalizzazione</p>	<p>Italia velocemente connessa; "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il paese"</p>
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Nel PNRR al M3C2 Investimento 2.1 Digitalizzazione della catena logistica - Sub-Investimento: Log-In Business, vengono stanziati 175 mln € alle imprese di logistica per l'ammodernamento della propria dotazione digitale.</p>	PNRR
Ambito	Proposta	Rif. FAST-CONFISAL

<p>Policies e norme</p>	<p>Sperimentazioni pilota su aree geografiche/comparti produttivi/modalità di trasporto delle tecnologie di frontiera quali connettività V2X, navi autonome, truck platooning, locomotori ad idrogeno</p>	<p>Italia velocemente connessa; "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il paese"</p>
<p>Risultanze accoglimento</p> 	<p>Note</p> <p>Le sperimentazioni tecnologiche all'interno del PNRR sono limitate alla Componente 2 della Missione 2 in cui vi sono investimenti afferenti alla sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale (M2C2-I 3.3-14, 15) e ferroviario (M2C2-I 3.4-16, 17). Nel primo caso si prevedono 230 mln € per promuovere la creazione di stazioni di rifornimento a base di idrogeno (circa 40 stazioni dando priorità alle aree strategiche per i trasporti stradali pesanti) e implementare i progetti di sperimentazione delle linee a idrogeno. Per il trasporto ferroviario vengono stanziati 300 mln € per la conversione verso l'idrogeno delle linee ferroviarie non elettrificate, con la sperimentazione in modo integrato di produzione, distribuzione e acquisto di treni ad idrogeno.</p>	<p>Riferimenti</p> <p>PNRR</p>
<p>Ambito</p> <p>Finanziamenti</p>	<p>Proposta</p> <p>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, al fine di velocizzare la spesa pubblica</p>	<p>Rif. FAST-CONFSAL</p> <p>Italia velocemente connessa</p>
<p>Risultanze accoglimento</p> 	<p>Note</p> <p>Sebbene non totalmente coincidente con la proposta di FAST-CONFSAL, il piano di reclutamento del personale ai fini dell'implementazione del PNRR appare rifletterne la stessa logica. E' infatti previsto nel PNRR l'obiettivo di adottare un quadro di riforme delle procedure e delle regole per il reclutamento dei dipendenti pubblici, volti a valorizzare le competenze, anche progettando sistemi veloci ed efficaci di reclutamento delle persone. Con Legge L. 108/2021 è stato infatti previsto il supporto al servizio centrale PNRR a cura di esperti Sogei e Studiare Sviluppo nonché il supporto operativo per i soggetti attuatori assicurato da società pubbliche ed enti in house. Con Legge 113/2021 è stata prevista la collaborazione di 1000 professionisti a supporto di Regioni ed Enti Locali e 338 unità in PCM per la trasformazione digitale della PA. Sulla base dell'esperienza del PNRR resta da sciogliere il nodo della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni anche nella gestione delle risorse ordinarie.</p>	<p>Riferimenti</p> <p>Legge 108/2021 e Legge 113/2021</p>
<p>Ambito</p> <p>Finanziamenti</p>	<p>Proposta</p> <p>Razionalizzare gli enti/agenzie e definizione precisa dei compiti di valutazione e monitoraggio della spesa pubblica in investimenti</p>	<p>Rif. FAST-CONFSAL</p> <p>Italia velocemente connessa</p>

Un anno da...
Un'Italia velocemente connessa

<p style="text-align: center;">Risultanze accoglimento</p> <div style="text-align: center;">  </div>	<p style="text-align: center;">Note</p> <p>Limitatamente all'attuazione del PNRR con la Legge n. 108 del 29 luglio 2021 (ex decreto-legge n. 77 del 31 maggio 2021), è stato definito un modello organizzativo articolato su 2 livelli di gestione - presidio e coordinamento gestito dalla PCM e dal MEF ed attuazione delle misure gestito dalle Amministrazioni attuatrici, che favorirà le interlocuzioni con la Commissione Europea in tutte le fasi di attuazione, controllo e rendicontazione conseguenti al pieno conseguimento di Traguardi e Obiettivi. Tale sistema è tuttavia circoscritto alle risorse ed agli investimenti previsti nel PNRR e Fondo complementare.</p>	<p style="text-align: center;">Riferimenti</p> <p>Legge n. 108/2021</p>
<p style="text-align: center;">Ambito</p> <p style="text-align: center;">Finanziamenti</p>	<p style="text-align: center;">Proposta</p> <p>Rinnovo e rivisitazione dei meccanismi amministrativi sottostanti agli incentivi Marebonus, Ferrobonus e Norma Merci</p>	<p style="text-align: center;">Rif. FAST-CONFISAL</p> <p>Italia velocemente connessa; nota incontro con MIMS.</p>
<p style="text-align: center;">Risultanze accoglimento</p> <div style="text-align: center;">  </div>	<p style="text-align: center;">Note</p> <p>La legge di bilancio 2021-2023 attribuisce 100 mln € per l'anno 2021, e 95 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 per il rifinanziamento della Norma merci. La stessa norma ha rifinanziato fino al 2026 il Marebonus ed il Ferrobonus che hanno visto un innalzamento rispettivamente a 45 mln € e 50 mln € delle risorse per il 2021.</p> <p>Non risultano tuttavia modificate le procedure di partecipazione ai bandi, di assegnazione delle risorse e di rendicontazione degli incentivi citati.</p>	<p style="text-align: center;">Riferimenti</p> <p>Legge di Bilancio 2021-2023</p>

4. Criticità e fabbisogni persistenti

Il capitolo precedente ha dimostrato come molte delle proposte avanzate da FAST-CONFISAL in "Italia velocemente connessa" e quelle presentate nel corso degli ultimi 12 mesi, provenienti da un'attenta analisi delle maggiori criticità strutturali e congiunturali del settore in Italia, abbiano trovato recepimento nei documenti pianificatori e nelle misure varate dal Governo, dal PNRR al Fondo complementare passando per l'Allegato Infrastrutture al DEF 2021.

Tale stagione, sebbene contrassegnata da tale aspetto positivo, non significa il venir meno di tutti i fabbisogni del sistema dei trasporti nazionale. Da un lato, appunto, non tutte le istanze sono state accolte; dall'altro lato, appare essere arrivato il momento non secondario della "messa a terra" delle proposte selezionate; da ultimo, alcune criticità e fabbisogni nuovi appaiono essere emersi nel corso dell'annualità trascorsa.

4.1 Ambito Infrastrutture e servizi

Si riporta di seguito l'elenco sintetico delle criticità indicate nel documento "Italia velocemente connessa" nell'ambito del cluster "Infrastrutture e servizi", con le principali risposte a tali criticità e le questioni che FAST-CONFISAL ritiene ancora aperte e da affrontare.

CRITICITA' PRECEDENTE: *Deficit generalizzato nella dotazione di infrastrutture fisiche e del livello di adeguatezza delle stesse e forte differenziale e disomogeneità del grado di connettività e di accessibilità tra le diverse aree del paese, in primis nel Mezzogiorno d'Italia*

Senza dubbio l'ingente mole di risorse previste nel PNRR, nel Fondo complementare e nelle Leggi di Bilancio contribuiranno ad accelerare la realizzazione dei progetti già in essere e a cantierizzare interventi precedentemente in fase di gestazione, facendo diminuire il costo generalizzato del trasporto nelle realtà urbane, nei poli industriali e nei luoghi di maggiore interesse turistico, permettendo di ridurre il gap di dotazione delle infrastrutture di trasporto nonché di migliorare l'adeguatezza ed accessibilità del territorio nazionale, portandolo alla media dei paesi europei più sviluppati.

In particolare, per il trasporto ferroviario passeggeri e merci e per la portualità, i progetti inseriti nel PNRR e nell'Allegato infrastrutture al DEF appaiono soddisfare, solo parzialmente, tali obiettivi, anche rispetto alle aree a minore accessibilità come il Centro Italia, il Mezzogiorno e le Isole, sebbene queste ultime vedono riconosciute quote importanti degli investimenti pianificati (circa il 56% degli investimenti per la mobilità).

A livello ferroviario gli interventi tesi allo sviluppo dell'alta velocità/capacità e della velocizzazione della rete ferroviaria per passeggeri e merci, al completamento dei corridoi ferroviari TEN-T e delle tratte di valico, al potenziamento dei nodi, delle direttrici ferroviarie e delle reti regionali e alla riduzione del gap infrastrutturale Nord-Sud, sono tutti tesi a ridurre la criticità evidenziata già un anno fa. **In tutti i casi, come CONFISAL e FAST non ci è sfuggito che sono conteggiate, nel montante finanziario attribuito territorialmente al Mezzogiorno, anche opere che erano già precedentemente finanziate come la AV/AC Napoli-Bari.**

Segnali positivi giungono con le risorse stanziare per sviluppare l'accessibilità stradale delle aree interne, in particolare per il Mezzogiorno e per gli ingenti investimenti previsti per la portualità nazionale, ove tuttavia il gap delle risorse assegnate agli scali del Mezzogiorno ed Isole rispetto al

resto del paese rimane importante. Rilevanti anche gli investimenti previsti nell'Allegato al DEF per i collegamenti con importanti aeroporti nazionali (Catania, Venezia, Genova, Olbia, Brindisi) ma al momento non vi è un piano di investimenti per gli scali aeroportuali secondari, soprattutto per quelli con funzioni di protezione civile e/o di surroga all'assenza di trasporto veloce ferroviario o per la distanza superiore ai 100 km da un altro aeroporto (e quindi con funzione di continuità territoriale). Cionondimeno, appaiono ancora da risolvere alcune questioni non del tutto affrontate nei documenti citati e che delineano fabbisogni persistenti quali:

- o A livello ferroviario appare necessario completare l'itinerario dell'Alta velocità al Sud Italia che ad oggi vede l'inclusione di 2 direttrici fondamentali (le tratte in Sicilia e la direttrice Salerno-Reggio Calabria), mancando tuttavia l'anello di collegamento; parallelamente occorre accelerare con l'estensione del Corridoio multimodale Baltico-Adriatico da Ancona fino in Puglia viste anche le risorse stanziare nel progetto della Legge di Bilancio 2022;

Figura 8 – Tempi di percorrenza futuri sulla base del piano di investimenti RFI 2021



Fonte: RFI, 2021

- o Sempre a livello ferroviario, ed ipotizzando il pieno completamento degli investimenti del PNRR e dell'Allegato al DEF 2021, appare avere ancora gravi ritardi di accessibilità sia per i passeggeri che per le merci un versante fondamentale del paese, l'area Tirrenica centro-settentrionale (come mostrato in Figura 9) dove risultano ancora in progetto di fattibilità gli interventi previsti sulle linee e sui nodi;
- o Permane materia non oggetto di pianificazione e programmazione nazionale il mondo degli interporti e delle

piattaforme logistiche, nonostante il fondamentale ruolo rivestito per promuovere il trasporto intermodale e quindi la sostenibilità del comparto, e per efficientare le tempistiche di movimentazione della merce nei porti nazionali;

- o La materia degli aeroporti, pur capendo la natura di asset gestiti da concessionari privati almeno nei grandi scali nazionali, non appare essere stata presa in debita considerazione nel PNRR, ancora di più se ci si riferisce agli scali secondari multifunzionali. Nessun investimento, se non in materia di digitalizzazione del trasporto aereo e di controllo del traffico, è stato inserito nel documento citato nonostante il settore passeggeri sia stato il più colpito dalla pandemia e quello cargo abbia dimostrato una buona vitalità durante il periodo pandemico più duro, con necessità di potenziamento della dotazione di capacità nei grandi scali affetti da tale tipologia di traffico (Malpensa in primis).

Un altro punto fondamentale riguarda la velocizzazione degli interventi in stand-by: sebbene la figura dei Commissari dovrebbe in qualche maniera sbloccare l'operatività di alcuni progetti e cantieri, permangono interventi che procedono a rilento o che si trovano in situazioni di stallo ormai da molti anni (corridoio autostradale tirrenico, la gronda e gli interventi ferroviari nel nodo di Genova, il potenziamento ferroviario delle connessioni con i valichi svizzeri come il raddoppio Vignale-Oleggio-Arona e la Torino-Lione). In parallelo a tale considerazione, e come già evidenziato lo scorso anno, permangono bassi i livelli di spesa e tiraggio sulle opere infrastrutturali nel Sud Italia finanziate con le risorse destinate alla politica complementare di coesione, PAC, e fondi FSC sopra tutti come mostrato nella tabella che segue, su cui è richiesto un forte impegno per velocizzare la spesa entro il termine del 31.12.2023 come previsto dalla programmazione comunitaria 2014-2020.

Tabella 9 - Avanzamento della spesa dei programmi nazionali di coesione per infrastrutture al 30.06.2021 (milioni di euro)

Tipologia Programma/Programma	Risorse programmate (A)	Impegni (B)	Pagamenti C	% Avanzamento (B/A)	% Avanzamento (C/A)
FSC Piano operativo Infrastrutture	16920,42	780,22	307,32	4,61%	1,82%
PAC Infrastrutture e Reti	713,92	8,29	2,32	1,16%	0,32%

Fonte: Ragioneria generale dello Stato, monitoraggio politiche di coesione 2014-2020 al 30.06.2021

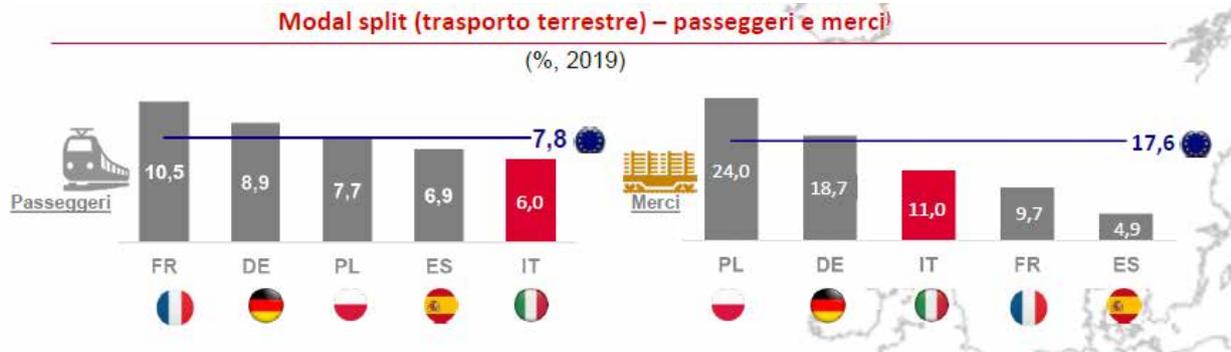
Altro punto sottolineato in "Italia velocemente connessa" dello scorso anno e su cui, fermo restando l'eccezionalità della situazione venutasi a creare nel corso del 2020 e del 2021 e con alcune esperienze in forte controtendenza come ad esempio il porto di Gioia Tauro, riguarda la portualità meridionale. In tale ottica, appare urgente completare gli investimenti già programmati e velocizzare con priorità assoluta i progetti finanziati con gli strumenti messi a disposizione nel corso dell'ultimo anno al fine di incrementare le quote di traffico degli scali pugliesi, calabresi, siciliani, sardi e campani.

Se è vero che lo sviluppo della portualità del Mezzogiorno appare strettamente legata allo sviluppo degli strumenti delle ZES, è altrettanto vero che l'esperienza di Gioia Tauro nel corso del 2020 ha dimostrato che una solida governance e programmazione degli investimenti di concerto con i terminalisti, può condurre in breve tempo ad intercettare quote di quel 22% di traffici marittimi containerizzati che transita per il Mar Mediterraneo. Tre fattori potrebbero spingere tale trend ancora più in alto, e che ci devono far trovare pronti a tale sfida: il completamento delle reti terrestri di adduzione ai porti e delle direttrici ferroviarie TEN-T verso l'Europa renderà più attraenti i porti del Sud Italia, anche per il traffico gateway; l'esplosione economica, per lo meno pre-pandemia, dell'Africa deve trovare degli sbocchi trasportistici verso l'Europa passando per gli scali portuali del Meridione; terzo, le sempre più forti considerazioni di tipo ambientale, per cui scalare a Napoli o a Gioia Tauro risparmierebbe circa 5 giorni di navigazione e quindi di emissioni navali rispetto a scalare a Rotterdam, uniti al forte aumento dei prezzi dei noli e del carburante, per cui sta già diventando più conveniente ridurre al minimo la "leg" marittima, dovrebbero essere tutti fattori che devono essere accompagnati con adeguati e veloci adeguamenti infrastrutturali ed infostrutturali dei porti del Sud Italia e delle Isole.

Nelle more della tempistica necessaria per la messa in esercizio degli interventi finanziati con i fondi europei e quelli nazionali, occorre altresì ragionare sulle misure temporanee che possano comunque garantire accessibilità e connettività a quelle aree del paese che presentano forti deficit e che riescano a migliorare gli indicatori di split modale ancora fortemente sbilanciati verso il trasporto

stradale sia lato merci che passeggeri (come mostrato in Figura 10), si veda il TAV-Bonus, piuttosto che interventi dimensionalmente leggeri per lo sviluppo degli aeroporti secondari del paese, spesso unica soluzione di mobilità per vaste aree del paese, e per la loro accessibilità terrestre.

Figura 9 - Quota modale ferroviaria 2019 Italia vs. altri paesi europei



Fonte: 2021, Audizione dell'Amministratore Delegato FSI sulle attività del Gruppo; dati elaborati da Eurostat, RMMS 2021 e Conto nazionale delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili 2021

Come ultimo punto per la presente sottosezione, e tenuto conto della limitata portata all'interno dell'Allegato al DEF 2021, appare necessario porre l'attenzione in materia di accessibilità delle Aree Interne e delle città medie per contribuire a recuperare competitività e garantire una fase di maggiore sviluppo, per ridurre i divari territoriali esistenti che risulta essere uno dei tre macroobiettivi del Next Generation EU e che sottostavano tra gli obiettivi del Progetto S.I.S.Te.M.A.

Figura 10 - Slide riassuntiva target progetto SISTEMA

Un altro esempio di pianificazione per recuperare i ritardi?
PROGETTO S.I.S.Te.M.A. ex MIT ora MIMS
I SISTEMI TERRITORIALI URBANI DI II° LIVELLO COME CONTESTO BERSAGLIO

CONFSAL EDILICI

S.I.S.Te.M.A.
Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali
Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio

IN CONCLUSIONE:
Infondere nuovo impulso al **POLICENTRISMO** rafforzando le reti e i sistemi territoriali di secondo livello e le connessioni tra questi e i grandi corridoi

Obiettivo strategico

Dimensioni strategiche / Criteri di selezione

Assi tematici di azione

ATTRATTIVITÀ **COMPETITIVITÀ** **DINAMICITÀ**

ASSE 1 Potenziamen- to del sistema di relazioni a sostegno della vocazione transnazionale alle del sistema territoriali

ASSE 2 Potenziamen- to delle connessioni funzionali con le reti di livello superiore

ASSE 3 Intercezzation e delle opportunità derivabili dalla presenza di infrastrutture a rete e puntuali

ASSE 4A Potenziamen- to del sistema infrastrutturale materiale ed immateriale a sostegno delle dinamiche di sviluppo "distrettuale" in termini di giacimenti produttivi

ASSE 4b Potenziamen- to del sistema infrastrutturale materiale ed immateriale a sostegno delle dinamiche di sviluppo "distrettuale" in termini di giacimenti naturalistici e culturali

IDEE-PROGRAMMA

Digitalizzare i Trasporti per far viaggiare il Paese. Presentazione intervento Confsal Edili Seg. Naz. Pasquale Cataneo Roma, 21 aprile 2021

Questo progetto è stato purtroppo accantonato mentre si ritiene sia una di quelle questioni che possano e debbano essere riprese perché rappresentano una progettualità che consolida e che dà nuovo impulso al policentrismo rafforzando le reti, i sistemi territoriali di secondo livello e le connessioni.

La stessa attenzione riservata alle reti di trasporto deve essere infatti dedicata alle reti digitali, non solo per le necessarie e correlate implicazioni di sviluppo che legano entrambe, ma anche perché questo garantirebbe alle aree meno prospere e con il maggior divario sociale ed economico – che è anche uno degli obiettivi della pianificazione straordinaria del Recovery Plan – maggiore attrattività, competitività e dinamicità. Si dovrebbe fare in modo che questa progettualità, sia per quanto concerne il lato mobilità che il lato digitalizzazione, venga rilanciata introducendola nella pianificazione del MIMS e del Ministero Innovazione Tecnologica e Transizione Digitale.

Le motivazioni derivano dall'analisi delle aree metropolitane che oggi sono quelle maggiormente collegate e dove c'è maggiore digitalizzazione. Emerge quindi la necessità di ridurre i rilevanti divari territoriali esistenti tra Nord e Sud, tra centro e periferia, tra Città metropolitane e contesti bersaglio cioè i sistemi territoriali urbani di secondo livello. Ciò, per quanto ci riguarda e come abbiamo espresso nella nostra iniziativa "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il Paese" dello scorso aprile, avverrebbe aumentando l'approccio integrato nella programmazione tra mobilità e logistica (per cittadini e per i settori dei sistemi produttivi) e organizzazione delle città.

Un esempio di pianificazione integrata per recuperare i ritardi e ridurre le disuguaglianze, nella logica precedentemente esposta del progetto S.I.S.Te.M.A. e per quanto affermato dal Ministro qualche giorno fa, sono le cd. Smart City.

Figura 11 - Slide riassuntiva Smart City

Un altro esempio di pianificazione per recuperare i ritardi?
Smart City 2020-2021 in Italia

Le **SMART CITY** mirano migliorare la vita nelle città attraverso soluzioni integrate più sostenibili in diverse aree come l'energia, la mobilità, i trasporti e le comunicazioni.

Quali sono le Smart City 2020-2021 in Italia? Con **smart city** si intendono le cosiddette **città intelligenti**, quelle cioè in cui le **reti** e i **servizi tradizionali** vengono resi più efficienti con l'uso delle **tecnologie digitali** e delle **telecomunicazioni a vantaggio di cittadini e imprese**. **Firenze** è il capoluogo più digitale d'Italia, insieme a **Bologna** e **Milano**, poi **Roma Capitale**, **Modena**, **Bergamo**, **Torino**, **Trento**, **Cagliari** e **Venezia**.

NECESSITA RIDURRE I DIVARI TERRITORIALI ESISTENTI TRA NORD E SUD.

“La spinta digitale per effetto dell'emergenza ha investito anche le città – ha commentato Andrea Rangone, Presidente di Digital360 –. Se nella digitalizzazione delle attività amministrative e nel rapporto con i cittadini il processo di innovazione appare ben avviato, nell'implementazione e interconnessione delle reti intelligenti siamo ancora ad una fase iniziale.

Le risorse disponibili nel RF, PNRR, FSC e CEF 2021-2027 rappresentano un'opportunità rilevante per adottare un piano di trasformazione tecnologica delle città per ridurre i divari territoriali esistenti con un approccio integrato tra mobilità e organizzazione delle Città”.

Digitalizzare i Trasporti per far viaggiare il Paese. Presentazione intervento Confisal Edili Seg. Naz. Pasquale Cataneo
 Roma, 21 aprile 2021

Risulta di immediata percezione che in questo caso le Smart City hanno l'obiettivo di migliorare la vita nelle aree urbane con delle soluzioni integrate, mettendo assieme i sistemi e l'organizzazione infrastrutturale delle città e delle aree interne migliorando la vita dei cittadini e la competitività delle imprese, creando quella visione di utilizzo e offerta del trasporto e della logistica, che sia sempre più integrato, interoperabile e anche sostenibile supportato dalla digitalizzazione.

Tale impostazione è stata anche rilanciata, e a noi di FAST e CONFISAL non ci è ancora una volta sfuggita, nel corso della presentazione del XVIII° rapporto Audiomob -ISFORT- avvenuta lo scorso 17.11 u.s. presso il CNEL, sia dal presidente Tiziano Treu nella presentazione e, soprattutto, dal Ministro MIMS Enrico Giovannini che, nel suo puntuale intervento, ha segnalato tale tendenza dell'approccio integrato tra i due ambiti, con l'obiettivo di: *"...ridurre le disuguaglianze presenti nel nostro Paese tra Nord e Sud, tra centro e periferia, spingendo verso l'alto chi sta più indietro facendo alzare le medie e, nel contempo, guardando anche alle distribuzioni....."*. Bisogna agire pertanto con coerenza e coinvolgimento istituzionale ma anche delle parti sociali nella programmazione integrata tra Fondo di Sviluppo e Coesione, Connecting Europe Facility (CEF) 2021-2027 e PNRR.

Come possiamo realizzarlo se non abbiamo delle reti e dei servizi che vengono resi più efficienti attraverso l'uso delle tecnologie digitali e delle telecomunicazioni?

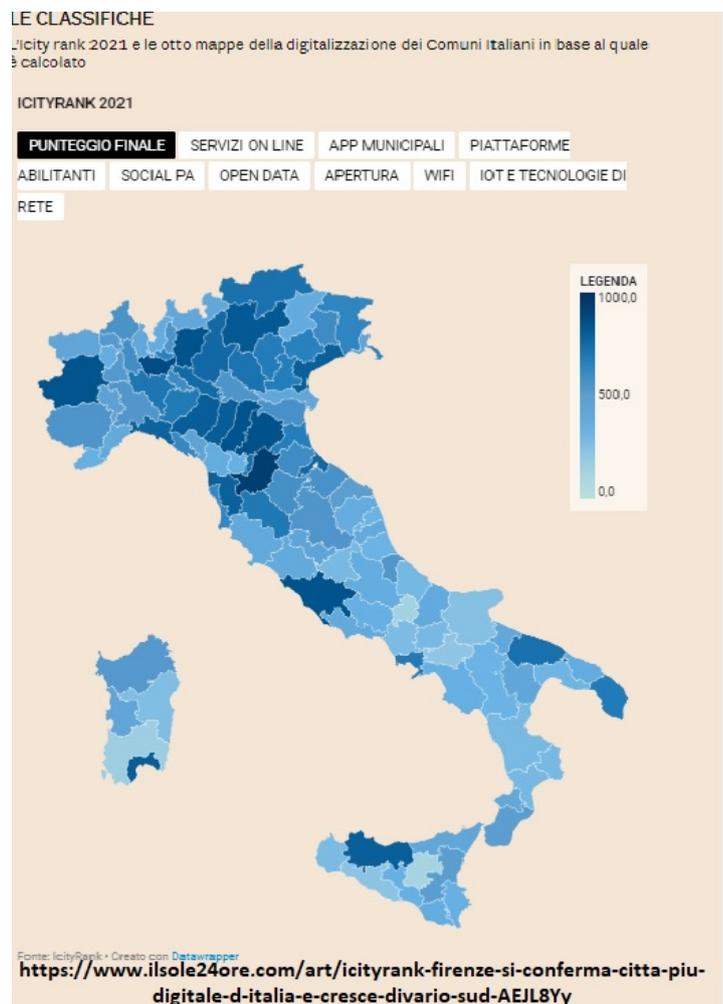
A vantaggio di chi? Dei cittadini e del sistema imprenditoriale.

Purtroppo come confermato nella recente indagine¹¹ di Fpa sui centri urbani più digitali sventa chi già negli anni passati ha ottenuto i migliori risultati. Primeggiano le grandi città del Nord, ma con alcune eccezioni. Secondo IcityRank, Firenze si conferma la città più digitale d'Italia e cresce il divario al Sud. Infatti quasi tutte le città più digitali, quelle più avanzate, sono al Centro-Nord.

Ciò consentirebbe anche al sistema socio-economico del nostro Paese a guardare sempre più ad una crescita non assistita ma che centri

l'obiettivo di far crescere gli investimenti nel Sud e Isole, in modo tale che se cresce il Mezzogiorno cresca ancor di più, attraverso l'interdipendenza economica esistente tra macroaree, l'intero Paese. Ed è per tali motivi che chiediamo di essere maggiormente coinvolti, come Confisal e le sue Federazioni

Figura 12 - Mappa sviluppo digitalizzazione Comuni italiani (Icity Rank 2021)



¹¹ <https://www.ilsolare24ore.com/art/icityrank-firenze-si-conferma-citta-piu-digitale-d-italia-e-cresce-divario-sud-AEJL8Yy>

Fast-Confisal e Confisal-Edili dal MIMS per quanto da noi presentato e proposto documentalmente finora.

CRITICITA' PRECEDENTE: *Limitata capacità di resilienza del sistema dei trasporti in occasione di shock*

Non si possono negare gli importanti investimenti contenuti nel PNRR, nel Fondo complementare e nell'Allegato al DEF 2021 per la resilienza della rete ferroviaria al Sud, per la resilienza della rete stradale secondaria e per l'accessibilità delle aree interne, la messa in sicurezza delle tratte autostradali SNIT, l'aggiunta del programma degli investimenti portuali denominato "resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici".

Tale concettualizzazione di resilienza appare tuttavia legata al paradigma della manutenzione e della messa in sicurezza delle infrastrutture di trasporto, che sebbene fondamentale, dimentica la necessità di progettare e costruire reti e nodi di trasporto in grado di reagire a shock inattesi (di tipo tecnico, ambientale, informatico o altro), anche attraverso ridondanze del sistema (sia in termini infrastrutturali, di servizio, di percorso e di modalità di trasporto), garantendo continuità nei servizi passeggeri e merci ritenuti strategici e che potrebbero diventare insostenibili durante una fase critica inattesa.

CRITICITA' PRECEDENTE: *Inefficiente gestione del patrimonio infrastrutturale e degli asset esistenti sia in gestione diretta che in concessione*

Come ricordato al punto precedente, la cronica criticità e fabbisogno di interventi manutentivi sul patrimonio infrastrutturale del paese appare essere presa in debita considerazione, anche dal punto di vista economico, nei documenti governativi approvati nel corso dell'ultimo anno. Anche il potenziamento di ANSFISA, piuttosto che l'inserimento della rete stradale secondaria nei programmi di finanziamento statali ovvero la diffusione delle nuove tecnologie per il monitoraggio dello stato di salute delle infrastrutture, appaiono tutte risposte adeguate a tale fabbisogno. Evidentemente si apre adesso la partita della cantierizzazione di tali interventi e del rispetto delle tempistiche programmate.

CRITICITA' PRECEDENTE: *Congestione urbana, limitata estensione delle infrastrutture per il trasporto rapido di massa e scarsa qualità dei servizi di TPL offerti*

Anche in questo caso appaiono decisamente rilevanti le risorse di natura europea e nazionale messe in campo per lo sviluppo delle reti del trasporto rapido di massa nelle città italiane e per il rinnovo del parco mezzo e del materiale rotabile nel trasporto pubblico, che a regime dovrebbero far incrementare la dotazione delle infrastrutture per abitante e garantire una migliore qualità dei servizi urbani offerti.

All'interno del PNRR si prevede la realizzazione di 240 km di rete attrezzata per le infrastrutture del trasporto rapido di massa suddivise in metro (11 km), tram (85 km), filovie (120 km) e funivie (15 km) prevalentemente concentrato sulle aree metropolitane delle maggiori città italiane.

In aggiunta a ciò, da rilevare la riforma contenuta nel PNRR attinente la velocizzazione delle procedure per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa.

CRITICITA' PRECEDENTE: *Struttura del mercato polverizzata per quel che concerne gli operatori nazionali della logistica, 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.*

In questo caso, la criticità riscontrata nell'analisi dello scorso anno appare ancora del tutto vigente in quanto nessuna misura approvata ha riguardato la struttura del mercato dei trasporti nazionali.

Perdura infatti l'ampia polverizzazione territoriale e dalla diffusa presenza di imprese piccole-piccolissime, che d'altronde riflette la parcellizzazione del tessuto produttivo del paese, in particolare nel settore del trasporto stradale e ferroviario. Tale struttura di mercato genera evidentemente un basso potere contrattuale delle aziende nei confronti dei clienti, con tutta una serie di ricadute di natura anche contrattuale; l'impossibilità di generare economie di scala e di scopo e quindi tali imprese risultano soggette ad una forte pressione alla competizione delle imprese estere di maggiori dimensioni; da ultimo, micro-imprese evidentemente hanno difficoltà ad innovare prodotti e processi, dovendo pertanto ritardare ovvero soffrendo dal punto di vista finanziario epoche di forti investimenti come quella attuale, improntata ai paradigmi della digitalizzazione e della sostenibilità ambientale.

Un'ulteriore considerazione riguarda il valore aggiunto prodotto dalla logistica e dal trasporto nel paese: evidentemente se i costi del trasporto di materie prime, prodotti intermedi e finiti nazionali viene sopportato a favore di imprese estere più competitive rispetto a quelle nazionali, il valore aggiunto di tale comparto fondamentale viene accaparrato all'estero lasciando margini ben esigui alle aziende nazionali.

Dall'ultima indagine di Bankitalia sulla nazionalità dei vettori dell'import-export nazionale, emerge con chiarezza la predominanza delle imprese estere di trasporto, con le aziende italiane del trasporto stradale che trasportano solamente il 19% degli scambi commerciali italiani, il 15,6% dell'import-export via cargo aereo è trasportato da vettori nazionali e, mediamente, l'11,6% delle esportazioni ed importazioni italiane è trasportato da aziende nazionali. Il trend storico è, peraltro, in continua discesa tranne che per il Ro-Ro, le merci varie ed il settore container.

Tabella 10 - Quote di mercato dei vettori italiani sulle importazioni ed esportazioni di merci nazionali

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

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

Fonte: Banca d'Italia, giugno 2021, Indagine sui trasporti internazionali di merci

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, il rafforzamento e la fusione di gruppi anche attraverso il potenziamento di strumenti, quali i contratti di rete, già esistenti.

Un discorso a parte, ma collegato alla criticità qui evidenziata, riguarda il neo operatore nazionale per il trasporto aereo passeggeri. ITA Airways, nata il 15 ottobre 2021, con un network di 45 destinazioni e 61 rotte, 191 voli in totale (24 nazionali e 56 internazionali), che nel 2022 arriveranno a 58 destinazioni e 74 rotte per giungere nel 2025 a 74 destinazioni e 89 rotte, parte oggi con 52 aerei e secondo il piano industriale nel 2022 la flotta dovrebbe crescere a 78 aeromobili. La società è composta da 2.800 dipendenti, di cui 1.250 staff e 1.550 personale navigante e già nel 2022 è previsto l'inserimento di 1.000 unità nel perimetro aviation per arrivare a 5.750 persone nel 2025.

Al netto delle criticità non secondarie legate agli stipendi del personale ed alla contrattazione con i sindacati, su cui FAST-CONFISAL auspica un rapido confronto, permangono dubbi sulla strategia commerciale e di posizionamento definita nel Piano industriale. La società, anche sulla base delle evoluzioni della domanda di mercato che determinerà gli investimenti aziendali, punta su voli intercontinentali, internazionali e a breve raggio a fronte di mezzi, strumenti e risorse sicuramente dimensionalmente inadeguate per le tratte a lungo raggio ma anche a fronte di strategie operative non del tutto chiare per competere sul mercato delle compagnie low cost nelle tratte a lungo e medio raggio (continuando ad esempio a promuovere il sistema hub and spoke su due scali nazionali).

In tal senso, le ingenti risorse pubbliche investite nella compagnia di bandiera nazionale sia storicamente che di recente, dovrebbero per lo meno condurre ad una strategia chiara e definita del vettore: o concentrarsi sul mercato del lungo raggio con investimenti e dimensioni proporzionate all'effort, al pari per lo meno dei grandi carrier internazionali (Air France-Klm ha 573 aerei di cui 173 di lungo raggio, Lufthansa 218 aerei di cui 80 di lungo raggio, British Airways 263 aerei di cui 90 di lungo raggio), ovvero concentrarsi sulle rotte europee e regionali del bacino del Mediterraneo sfruttando il brand turistico nazionale, sul modello di quanto implementato per la compagnia Aegean Airlines. Il rischio è dissipare risorse creando una società troppo piccola per essere grande e troppo strutturata per essere piccola, seguendo un filone che già abbiamo visto.

Accanto alle criticità risolte, almeno potenzialmente, e quelle persistenti che si sono evidenziate sopra, FAST-CONFISAL ritiene che nel frattempo siano emerse alcune criticità nell'ambito delle "Infrastrutture e servizi" che per comodità chiameremo "nuove" o che quantomeno richiedono soluzioni in tempi urgenti, tra cui:

NUOVA CRITICITA': *L'approccio settoriale alla sostenibilità ambientale*

Il paradigma della sostenibilità, in primis ambientale ma che coinvolge anche la dimensione sociale ed economica, ha decisamente pervaso il mondo dei trasporti. A partire dalle strategie europee in materia, dal New Green Deal al Fit for 55 passando per la Sustainable and Smart Mobility Strategy, sino agli investimenti previsti nel PNRR e nell'ultimo Allegato al DEF nazionale, la via della maggiore sostenibilità ambientale in tutte le modalità di trasporto appare essere una strada ineludibile.

Se da un lato gli obiettivi generali e specifici di riduzione delle emissioni climateranti sono più che legittimi e desiderabili, è altresì evidente che la strategia per il raggiungimento di tali obiettivi deve essere altrettanto chiara ed efficace. Il rischio è quello di avere obiettivi sfidanti a fronte di strategie settoriali e parziali, non in grado di cogliere tutti gli aspetti della più grande svolta dell'epoca recente. Il rischio è di mettere a repentaglio la competitività e la sopravvivenza stessa di aziende ed enti di trasporto.

Esemplificando con il settore della portualità, nel PNRR e nel Fondo complementare sono stati previsti importanti investimenti pubblici, così come anche richiesto da FAST-CONFSAL ad autunno 2020, per il greening e dei porti e dello shipping. In particolare, è stata prevista una linea di finanziamento ad hoc per la realizzazione di soluzioni di cold ironing nei porti italiani per la sosta del naviglio nonché il finanziamento di interventi per l'efficientamento energetico e la riduzione dei consumi delle strutture e delle attività portuali. A prescindere da una considerazione non banale riguardante la domanda prevista, vale a dire di quante navi nel breve periodo saranno equipaggiate con sistemi di allacciamento elettrico quando sosterranno in banchina, si pongono una serie di considerazioni ulteriori che probabilmente andavano affrontate già in sede di programmazione del circa 1 miliardo di euro stanziato nei porti italiani per la sostenibilità ambientale. Brevemente:

- Quanti porti nazionali hanno una rete elettrica con capacità tale da garantire contemporaneamente l'elettrificazione delle banchine, l'alimentazione energetica degli edifici e dei mezzi di movimentazione portuali? Stante che l'energia elettrica è senza dubbio il driver della sostenibilità ambientale, il sovraccarico della rete per fornire energia a tutte queste fonti pone evidentemente un problema di capacità della rete interna dei porti e non risultano essere messe in campo delle azioni in tale ambito. Parimenti, la rete elettrica di adduzione alla rete portuale deve essere in grado di convogliare nuova ed importante capacità ed anche qui non si ha notizia di progetti di questo tipo.
- Sebbene navi, mezzi di servizio, utilities dei fabbricati e dei magazzini stiano prendendo la strada dell'elettrico, emerge ancora tanta incertezza sulla fonte di tale energia e sulla capacità di generarla da fonti rinnovabili. La produzione di energia da fonti rinnovabili risulta essere limitata ad iniziative legate alla installazione di pannelli fotovoltaici e qualche sperimentazione di sistemi a moto ondoso o micro campi eolici. A maggior ragione che nei porti italiani non vi è grande disponibilità di spazi per sviluppare impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili e le possibilità di sviluppare impianti di produzione e stoccaggio da campi offshore sarà quantomeno più difficile che nel Mar Nero o nel Mar Baltico.
- Prendendo il caso specifico del cold ironing ed in un'ipotesi in cui tutte le navi mondiali siano in grado di sostare in banchina legate ad un sistema OPS, è evidente come la tariffa dell'energia elettrica diventi a quel punto un onere da sostenere da parte dell'armatore ed un fattore competitivo per il porto. Chi avrà tariffe dell'energia elettrica più convenienti, potrà permettersi degli oneri aggregati minori e quindi più competitivi rispetto ad altri scali. Se a livello nazionale è in fase di definizione una tariffa unica per il cold ironing, può dirsi lo stesso a livello europeo? Tenzialmente c'è il rischio che Koper o Marsiglia possano diventare più convenienti da scalare per un liner rispetto a Trieste o Genova sulla base delle tariffe applicate.
- Aspetto giuridico non secondario riguarda la non omogeneità tra i diversi paesi europei sulla titolarità nell'effettuare investimenti sopravvenuti (cioè a seguito del rilascio di una

concessione) di sostenibilità ambientale nel caso di banchine date in concessione a privati. Nel caso in cui dovesse essere il pubblico a sostenere l'investimento, e prendendo ad esempio il caso del cold ironing in cui la tariffa verrebbe introitata dal terminalista, si dovrebbero rivedere le condizioni economiche ovvero la durata della concessione a livello armonizzato in tutti i paesi. L'applicazione disomogenea di tali condizioni creerebbe vantaggi competitivi per alcuni terminalisti ed alcuni porti a detrimento di altri.

Tali domande, solo a titolo esemplificativo concentrate sul settore portuale, possono tuttavia ben rappresentare alcuni impatti che la grande scelta della sostenibilità ambientale comporta. In tal senso, appare necessario affrontare la tematica con un approccio olistico, concentrando le risorse ed i progetti su ambiti specifici ma onnicomprensivi, al fine di evitare di avviare progettualità che funzionalmente non parlano con altre collegate, anche dal punto di vista temporale, ovvero che arrechino danni stessi ai fondamentali funzionamenti delle strutture gestrici o degli operatori del trasporto. Analogamente al settore portuale, infatti, si potrebbe sollevare la tematica nell'ambito dell'autotrasporto ove, a fronte della richiesta di adeguarsi alle nuove normative ambientali, non possono bastare ad esempio i 100 milioni di euro annuali di contributo per gli investimenti di acquisto di mezzi a combustibili alternativi e di rinnovo del parco mezzi previsti.

NUOVA CRITICITA': *La limitata capacità del mercato delle costruzioni in Italia*

Indubbiamente il PNRR pone la sfida, già anticipata in "Italia velocemente connessa", della capacità amministrativa della pubblica amministrazione nazionale di progettare, espletare gli adempimenti autorizzativi, bandire e contrattualizzare i lavori entro le tempistiche previste.

Tuttavia, considerata la mole di investimenti del PNRR da "mettere a terra" in cinque anni, di non secondaria importanza rispetto alla capacità di spesa delle Amministrazioni, rientra la questione della capacità di produzione dell'industria delle costruzioni nazionali.

Un'industria nazionale che, nonostante gli ultimi anni abbiano registrato andamenti positivi, ha perso circa il 30% degli addetti negli ultimi anni ed il 35% dei livelli produttivi¹². Un settore in cui il 90% delle imprese ha un fatturato inferiore ai 500 mila euro con una dimensione, in media, di 2,6 addetti per impresa contro i 3,6 addetti a livello europeo ed i 6,3 in Germania. Anche in termini quantitativi, le 80 grandi imprese attive nel settore delle costruzioni, che occupano circa 52.000 addetti, sono ben distanti dagli altri competitor europei e comunque configurano un'offerta, per il settore dell'edilizia pubblica, frammentata con un grande gruppo omogeneo, We Build, profondamente orientato al business estero a cui si contrappongono imprese redditive ma a conduzione sostanzialmente familiare (es. Pizzarotti, Itinera, Ghella, Toto, Cmb, etc.).

Tenuto conto di tale conformazione dell'industry, della sostanziale difficoltà nel reperire risorse professionali specialistiche, della domanda che genererà il PNRR di circa 100.000 unità di lavoro nel settore delle costruzioni nei prossimi cinque anni, e della necessità di smaltire in tempi rapidi l'ingente mole di investimenti in arrivo, appare evidente come anche nel settore delle costruzioni, come nel settore degli operatori del trasporto nazionale, debba considerarsi una rivisitazione del modello dell'offerta in grado di rispondere adeguatamente agli investimenti che saranno riversati nel sistema delle costruzioni e delle infrastrutture, generando valore aggiunto in termini di ricchezza prodotta ed occupazione nel contesto nazionale.

¹² ANCE, Osservatorio congiunturale sull'industria delle costruzioni, febbraio 2021.

NUOVA CRITICITA': *L'esplosione dell'e-commerce e della congestione di veicoli commerciali nelle città*

Sebbene con dinamiche fortemente differenziate per settore per cui ad esempio il segmento dei servizi, in particolare quelli turistici, ha subito una contrazione durante il 2020, il Covid-19 ha segnato la definitiva esplosione degli acquisti on-line a livello nazionale: gli acquisti di prodotto aumenteranno del +18% nel 2021, superando i 30 miliardi di euro, e sono cresciuti del +45% nel 2020, mentre il settore dei servizi registra nel 2021 un +36% raggiungendo gli 8,9 miliardi di euro¹³.

L'incremento vertiginoso di tale modalità di acquisti si riflette in un incremento altrettanto importante di esternalità negative prodotte nei contesti urbani dai veicoli commerciali impegnati nelle consegne dei prodotti, in primis congestione, inquinamento atmosferico e sicurezza stradale. In tal senso, ed apprezzando il position paper della Struttura Tecnica di Missione del MIMS e ANCI "La logistica urbana in una visione integrata"¹⁴, è evidente che è necessario mettere in campo azioni di più largo spettro rispetto alle previsioni dei singoli PUMS e delle competenze dei singoli enti locali, centralizzando e coordinando le iniziative a livello ministeriale in materia di comunicazione ai consumatori sul costo associato alle modalità di consegna a domicilio dei prodotti, di incentivi per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica per i servizi di logistica urbana, di incremento della formazione professionale di tutti gli attori della filiera, di eventuale pricing nazionale delle consegne a domicilio, di pianificazione delle aree e strutture adibite alla logistica urbana.

NUOVA CRITICITA': *Shortage di autotrasportatori*

La tematica è stata già sollevata nel position paper "Italia velocemente connessa", per cui si proponevano programmi formativi finanziati e campagne promozionali finalizzate a pubblicizzare e rendere più attrattiva la professione dell'autotrasportatore, ed anche di macchinisti ferroviari.

L'importanza di garantire continuità dei servizi di logistica e di trasporto merci, emersa in tutta la sua valenza anche durante la pandemia, con la contestuale mancanza strutturale di autisti e di macchinisti, deve essere affrontata sia dal punto di vista economico che dal punto di vista del miglioramento delle condizioni di lavoro.

Per quanto riguarda il primo punto, se è apprezzabile il tentativo del governo di compartecipare alle spese di acquisto della patente/CQC per i giovani autotrasportatori,

Se, come abbiamo analizzato nel capitolo precedente, effettivamente alcune misure di sostegno economico approvate (bonus patente destinato ai giovani di età non superiore ai 35 anni che vogliono prendere la patente e/o l'abilitazione CQC previsto nel DL Infrastrutture) sono tese appunto a rispondere al grido d'allarme lanciato da alcune associazioni di categoria che lamentano la mancanza di una forchetta tra i 15.000 ed i 20.000 autisti solo in Italia, FAST-CONFISAL ritiene che tale misura debba essere rinforzata al fine di diminuire l'ingente fabbisogno nazionale di tali operatori ed essere estesa, con misure fiscali vantaggiose, alla professione dei macchinisti.

Il problema tuttavia non è esclusivamente di tipo economico. Vi è un problema di condizioni di lavoro che potremmo definire "usurante" nelle modalità in cui viene svolto oggi. Soffermandoci nell'ambito dell'autotrasporto, i tempi di guida, la ripetitività delle attività, la carenza di adeguati

¹³ Osservatorio eCommerce B2c 2021, School of Management del Politecnico di Milano e Netcomm

¹⁴ <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/pubblicazioni/2021-01/La%20logistica%20urbana%20-%20n.1%20dicembre%202020.pdf>

spazi per la sosta, le limitate occasioni sociali, le aggressioni personali ed alla merce trasportata, rendono necessario implementare adeguate infrastrutture e servizi per gli autisti. In tal senso, l'attrattività verso la professione deve provenire anche agendo sul miglioramento delle condizioni di lavoro specifiche, ad esempio attraverso la realizzazione di aree di sosta e di parcheggio sicure e protette secondo i più moderni standard europei.

Si riporta quindi di seguito in formato tabellare la sintesi delle criticità e dei fabbisogni aggiornati.

Ambito	Criticità	Fabbisogni
<p data-bbox="197 1155 414 1182">Infrastrutture e servizi</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Deficit localizzato persistente nella dotazione di infrastrutture fisiche e del livello di accessibilità e connettività di alcune aree del Paese, in particolare del Mezzogiorno e delle aree interne, anche con riferimento all'ambito digitale e di organizzazione delle città per ridurre il gap centro-periferia 	<ul style="list-style-type: none"> Completamento di corridoi, direttrici e nodi infrastrutturali TEN-T e SNIT; sblocco di alcune grandi opere Completamento interventi trasporti e infrastrutture finanziati con fondi complementari nazionale per la coesione e F.S.C. 2014-2020 con scadenza n+3 al 31.12.2023 Nelle more della realizzazione degli interventi infrastrutturali, ridurre il divario di accessibilità e di connettività delle aree più isolate del paese con misure a breve termine Ripresa progettualità (ex MIT ora MIMS) S.I.S.Te.M.A.
	<ul style="list-style-type: none"> Limitata capacità di resilienza del sistema dei trasporti in occasione di shock 	<ul style="list-style-type: none"> Garantire adeguati livelli di servizi di trasporto passeggeri e merci anche in condizioni emergenziali
	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> Concentrazioni imprenditoriali nei servizi di trasporto per creare un ecosistema di imprese medio-grandi, robuste finanziariamente, in grado di garantire efficienza sui servizi domestici, competere nel mercato europeo e con capacità di innovare.
	<ul style="list-style-type: none"> Limitata capacità produttiva del mercato delle costruzioni e dell'edilizia pubblica nazionale 	<ul style="list-style-type: none"> Concentrazioni imprenditoriali nei grandi gruppi delle costruzioni nazionali, con monitoraggio dell'offerta di lavoro nel settore al fine di rispondere alla sfida del PNRR
	<ul style="list-style-type: none"> Un approccio settoriale alla sostenibilità ambientale che appare dimenticare molti aspetti operativi, tra cui i contributi all'adeguamento delle flotte degli operatori di trasporto 	<ul style="list-style-type: none"> Adozione di un approccio olistico alla tematica della sostenibilità con stanziamento di risorse aggiuntive per l'adeguamento delle flotte degli operatori privati alla fase di transizione energetica
	<ul style="list-style-type: none"> Esplosione dell'e-commerce con conseguenze negative per la sostenibilità ambientale nei centri urbani 	<ul style="list-style-type: none"> Governo, regolamentazione e coordinamento della logistica urbana
	<ul style="list-style-type: none"> Mancanza di figure professionali nell'autotrasporto ed in altri settori legati al trasporto ed alla logistica, dovuto alla scarsa attrattività del settore 	<ul style="list-style-type: none"> Favorire il rapido reclutamento di autisti e macchinisti del trasporto e della logistica con misure di carattere economico e di miglioramento delle condizioni lavorative dei medesimi

4.2 Ambito Policies e norme

Si riporta di seguito l'elenco sintetico delle criticità indicate nel documento "Italia velocemente connessa" nell'ambito del cluster "Policies e norme", con le principali risposte a tali criticità e le questioni che FAST-CONFESAL ritiene ancora aperte e da affrontare.

CRITICITA' PRECEDENTE: *Lunghi tempi di attuazione delle opere pubbliche*

In "Italia velocemente connessa" veniva fortemente stressata la problematica legata ai lunghi tempi di attuazione degli interventi infrastrutturali, evidenziando le criticità legate alla lentezza della fase progettuale a cui 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).

Per tali ragioni FAST-CONFESAL ha proposto di rendere strutturali alcune interessanti modifiche introdotte con L. 120/2020 (semplificazioni), quali a titolo esemplificativo il rafforzamento dell'istituto commissariale per le opere pubbliche complesse, snellimento delle procedure di gara, alleggerimento responsabilità del RUP, CCT quale strumento di risoluzione alternativa delle controversie, lo snellimento delle procedure e composizione delle Conferenze dei servizi, l'accelerazione degli iter per le procedure ed autorizzazioni di carattere ambientale ed il più ampio ricorso alle procedure di e-procurement. Gran parte di tali modifiche sono state recepite nella riforma abilitante del PNRR in materia di revisione del codice dei contratti pubblici e nel DL semplificazioni-bis.

Tale criticità, pertanto, nelle more dell'analisi dell'impatto operativo delle misure approvate e che saranno approvate, appare essere stata presa in debita considerazione nell'ultimo anno.

CRITICITA' PRECEDENTE: *Mancanza di un quadro pianificatorio e programmatico unitario e pluriennale in materia di infrastrutture di trasporto*

La previsione dell'emanazione del Piano generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e del Documento pluriennale di pianificazione (DPP), quali documenti fondamentali rispettivamente di indirizzo strategico della politica nazionale nonché degli scenari di evoluzione del sistema della mobilità nazionale sulla base delle previsioni di domanda e dell'offerta di trasporto a livello nazionale e internazionale e di elenco degli interventi di competenza del Ministero di cui finanziare la realizzazione, risalgono al Decreto Legislativo n. 50/2016.

Sebbene già nell'Allegato al DEF 2020 venisse citato l'avvio dei lavori del PGTL, confermato anche nell'Allegato al DEF 2021, a dieci anni dall'approvazione del Piano generale della Logistica del 2011 non risultano ancora avviati i lavori per l'elaborazione del documento di pianificazione. Lo stesso dicasi per i DPP di competenza delle diverse Direzioni generali del MIMS.

Evidentemente, FAST-CONFESAL ritiene fondamentale avviare tale percorso, a maggior ragione tenuto conto della modifica degli scenari post Covid-19 e delle ingenti risorse per investimenti a disposizione. Avere un quadro pianificatorio certo e pluriennale permetterebbe coerenza ed efficacia nelle scelte di investimento, evitando project list infinite con progetti e finanziamenti di dubbia utilità.

CRITICITA' PRECEDENTE: *Persistenza di processi e procedure amministrative e burocratiche time-consuming lungo la catena logistica con limitato uso degli strumenti digitali e di sorveglianza sanitaria*

In "Italia velocemente connessa" la risposta alle necessità di semplificazione amministrativa, di riduzione degli oneri burocratici, di velocizzazione dei controlli lungo la catena logistica veniva inquadrata nella diffusione della digitalizzazione nel settore (a cui si è dedicato anche un paper apposito) e nella semplificazione normativa dei processi di controllo e vigilanza.

Lato digitalizzazione, molte delle proposte FAST-CONFISAL sono previste nel PNRR: dall'adesione alla convenzione eCMR, all'implementazione del SUA e del SUDOCU, passando per l'attivazione della PLN, lo sviluppo dei PCS nei porti e la connettività alla banda larga ed il 5G nei nodi trasportistici.

Tali misure dovrebbero consentire di semplificare le procedure della catena logistica, riducendo gli oneri a carico degli operatori del mercato e consentendo alle merci caricate/scaricate in Italia di essere movimentate con tempistiche in linea con la media degli altri paesi europei.

Le uniche note dolenti in materia di digitalizzazione appaiono riguardare la mancata estensione alle altre modalità di trasporto e ad altre categorie merceologiche del comparto marittimo, delle ottime iniziative avviate dall'Agenzia delle Entrate e dei Monopoli in ambito portuale, vale a dire il pre-clearing e i fast-corridors. Inoltre, ma si dirà meglio nell'ambito "Finanziamenti ed incentivi", si riscontra il mancato avvio di un grande piano formativo per le aziende di trasporto al fine di garantire l'aggiornamento e l'adeguamento delle competenze dei propri dipendenti e, da ultimo, le risorse previste al PNRR per la digitalizzazione delle imprese di logistica, sebbene FAST-CONFISAL abbia fortemente sostenuto la misura, appaiono inadeguate rispetto al fabbisogno reale del mercato (ammontanti a soli 175 milioni di euro).

CRITICITÀ PRECEDENTE: *Eterogeneità dei contratti di lavoro del settore trasporto merci e passeggeri*

Come già evidenziato in "Italia velocemente connessa", il sistema contrattualistico dei trasporti presenta una forte differenziazione dei contratti di settore che crea anche incertezza di programmazione economico-finanziaria alle aziende stesse. La proposta FAST-CONFISAL è quella di limare tali differenze attraverso la costruzione di un sistema di contrattazione più omogeneo, efficace ed equo tra tutti i settori produttivi, realizzabile attraverso l'applicazione di un contratto di filiera, che tenga conto dei fattori essenziali nel trasporto come sicurezza, innovazione e sostenibilità, e sia in grado di contrastare la concorrenza al ribasso tra imprese, attraverso l'introduzione del salario minimo.

Su tale direzione non appaiono essere stati fatti passi in avanti nel corso degli ultimi 12 mesi e pertanto persiste come criticità generalizzata del settore.

Accanto alle criticità risolte, almeno potenzialmente, e quelle persistenti che si sono evidenziate sopra, FAST-CONFISAL ritiene che nel frattempo siano emerse alcune criticità nell'ambito delle "Policies e norme" che per comodità chiameremo "nuove" o che quantomeno richiedono soluzioni in tempi urgenti, tra cui:

NUOVA CRITICITÀ: *Elevata incidenza degli incidenti mortali e degli infortuni e poca attenzione alla sicurezza sul lavoro*

Dall'inizio dell'anno fino a fine agosto 2021 l'INAIL ha registrato più di tre persone morte al giorno sul posto di lavoro, per un totale di 772 decessi con denunce di infortunio sul lavoro presentate pari a 349.449, +8,5% rispetto allo stesso periodo del 2020.

Nel settore dei trasporti e magazzinaggio, che comprende il trasporto di merci e persone, i servizi postali e di corriere, il magazzinaggio delle merci e le attività di supporto che vanno dalla gestione di strade, stazioni di autobus e parcheggi alla movimentazione delle merci, nel 2020 nonostante la pandemia, le denunce di infortunio sul lavoro del settore sono state 29.254, in calo rispetto al 2019 (-25,8%) ma con 165 vittime, in

aumento del +41,0% rispetto al 2019¹⁵. Anche il settore delle costruzioni, con un trend in discesa e con l'eccezione del 2020 che ha visto bloccati per mesi i cantieri a casua della pandemia, rimane comunque il quinto settore per numero di casi di infortuni denunciati ed il secondo per numero di casi mortali¹⁶.

In aggiunta alle statistiche sopra riportate, non può dimenticarsi la scarsa prevenzione di malattie e disturbi fisici che viene svolta nei luoghi di lavoro correlati al settore dei trasporti e che FAST-CONFSA ha particolarmente a cuore, testimoniato con la campagna TRAINS-Trasportiamo in sicurezza, nell'ambito della quale si è proceduto a pubblicare un paper ed organizzato un convegno per la prevenzione dei disturbi muscolo scheletrici per gli operatori della logistica e del TPL.

Nonostante la recente approvazione del decreto da parte del Consiglio dei ministri in materia di lotta contro gli incidenti sul lavoro, con la previsione, tra l'altro, di una stretta sulle imprese che non rispettano le misure di prevenzione e che ricorrono a lavoratori in nero, l'aumento di risorse e organico degli ispettori dell'Inail fino all'incremento dei Carabinieri che avranno il compito di occuparsi di vigilanza, la nuova norma non sembra del tutto efficace per prevenire il fenomeno e la tematica deve rivestire centralità assoluta nell'agenda pubblica.

NUOVA CRITICITA': *Frammentarietà e localismo della pianificazione urbanistica delle aree produttive ed industriali nel paese*

Nell'ottica del rafforzamento del trasporto merci intermodale al fine di incrementare la quota modale del ferro rispetto al trasporto su gomma, non può non evidenziarsi come la localizzazione della domanda di trasporto sia una variabile fondamentale per tale processo. Già di per sé il tessuto produttivo italiano presenta una forte polarizzazione dimensionale e territoriale, incardinato in piccole e medie imprese diffuse sul territorio. Una sorta di sprawl delle unità produttive sul territorio, che evidentemente favorisce la terminalizzazione da parte del trasporto stradale, più flessibile, comodo ed agevole per carichi piccoli-medi rispetto al trasporto ferroviario. Ora, la constatazione che le competenze urbanistiche facciano capo agli enti territoriali di prossimità ed in misura minore alle Regioni, non agevola di certo l'efficiente pianificazione territoriale delle aree produttive ed industriali che, a rigor di logica, dovrebbe essere per quanto possibile orientata al consolidamento e alla concentrazione di molte unità produttive in aree specifiche, urbanisticamente dedicate a tali attività e quindi dotate delle infrastrutture necessarie per garantire accessibilità e connettività con i mercati di provenienza e di destinazione della merce e giustificate da volumi importanti.

In tale ottica, la frammentarietà ed il localismo della pianificazione urbanistica rischia di portare con sé lo sviluppo di tante piccole aree industriali e logistiche in tanti piccoli comuni italiani che tuttavia non giustificano la realizzazione di infrastrutture di trasporto tipicamente ad alta domanda di volume, come la realizzazione di raccordi ferroviari alle aree stesse, riproponendo il modello dell'adduzione per gomma.

NUOVA CRITICITA': *Processi di concentrazione del mercato internazionale dei servizi di trasporto e logistici con posizioni dominanti*

La considerazione per cui il mercato della logistica e del trasporto merci è fortemente concentrato con conformazione quasi-oligopolistica (evidente nel mercato dello shipping, degli MTO, delle grandi compagnie di spedizione ai terminalisti marittimi) appare solo parzialmente in contraddizione con quanto

¹⁵ INAIL, Andamento degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali nel settore dei trasporti, 2021;

¹⁶ INAIL, Andamento degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali nel settore delle costruzioni, 2021;

sopra sostenuto in termini di frammentazione dell'offerta di imprese di trasporto a livello nazionale. Difatti, e con le dovute differenze tra i diversi segmenti di traffico, si assiste generalmente ad un mercato dei trasporti in cui l'offerta di servizi è caratterizzata da un'importante base di imprese individuali o comunque di ridotte dimensioni (basti pensare alle aziende di autotrasporto ma anche ad alcuni terminalisti portuali locali), a monte della quale esistono grandi operatori logistici europei ed internazionali, con la conformazione di un mercato fortemente polarizzato e frammentato.

In particolare, i processi di consolidamento e concentrazione che hanno generato pochi grandi gruppi leader nei servizi logistici deriva sostanzialmente dalla globalizzazione dei mercati e dall'allungamento delle catene logistiche, che *"hanno favorito la crescita della domanda di servizi di logistica integrata e la richiesta di operatori in grado di governare una catena logistica sempre più complessa ed articolata"*¹⁷. Il conseguente fabbisogno da un lato di razionalizzare i processi logistici e di affidarsi ad operatori fortemente specializzati ed internazionalizzati, ha consentito la formazione e la concentrazione di grandi gruppi leader internazionali della logistica, con la sopravvivenza a valle di imprese medio-piccole che, nel caso dell'autotrasporto ad esempio, rappresentano i committenti delle grandi aziende che spesso si ritrovano ad operare in regime di mono-committenza nei confronti dei grandi operatori logistici.

Maersk, MSC e Cosco insieme detengono circa il 45% della flotta mondiale e possiedono una quota pari a circa il 37% dei terminal portuali mondiali. Le concentrazioni ormai sono di tipo verticale, come il gruppo MSC che nasce come compagnia armatoriale, diventa terminalista portuale e più di recente costituisce un'impresa ferroviaria e una divisione per l'autotrasporto al proprio interno. In tal senso, il fenomeno delle concentrazioni di mercato non è nuovo, anzi; tuttavia in alcuni momenti storici precisi, come quello attuale, alcune pratiche messe in campo dagli operatori possono riflettersi pesantemente sull'andamento economico generale.

Tabella 11 - Andamento dei noli container luglio 2020-luglio 2021 sulle principali tratte internazionali (World Container Index elaborato da Drewry)

Route	15-Jul-21	22-Jul-21	29-Jul-21	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	\$8,883	\$8,986	\$9,330	4% ▲	368% ▲
Shanghai - Rotterdam	\$12,954	\$13,066	\$13,352	2% ▲	640% ▲
Rotterdam - Shanghai	\$1,740	\$1,744	\$1,710	-2% ▼	45% ▲
Shanghai - Genoa	\$12,685	\$12,773	\$12,761	0%	545% ▲
Shanghai - Los Angeles	\$9,733	\$9,953	\$10,503	6% ▲	256% ▲
Los Angeles - Shanghai	\$1,358	\$1,394	\$1,408	1% ▲	174% ▲
Shanghai - New York	\$11,825	\$11,872	\$13,434	13% ▲	300% ▲
New York - Rotterdam	\$1,185	\$1,258	\$1,256	0%	125% ▲
Rotterdam - New York	\$5,362	\$5,364	\$5,624	5% ▲	154% ▲

Fonte: Drewry

La ripartenza post-Covid nel settore marittimo, ad esempio, è stata caratterizzata da uno straordinario aumento dei costi dei noli (il prezzo del trasporto di un container standard da 40 piedi

¹⁷ Il Piano Nazionale della Logistica 2012-2020, MIT – Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, 2012

tra Shanghai e Genova ha subito un'impennata del 545% su base annua a fine luglio 2021¹⁸⁾ conseguente al mantenimento della contrazione di capacità degli operatori, dei fenomeni di blank sailing, di restituzione delle navi noleggate, di ottimizzazione delle rotte e di idle fleet.

L'escalation dei prezzi del trasporto merci via mare è stato peraltro indicato come uno dei principali fattori che stanno contribuendo alla crescita dell'inflazione nei principali mercati mondiali. Una recente analisi dell'OECD¹⁹⁾ ha infatti stimato che *"l'aumento del costo delle materie prime e i costi dello shipping globale stanno attualmente aggiungendo circa 1,5 punti percentuali all'inflazione annuale dei prezzi al consumo del G20, rappresentando la maggior parte della ripresa dell'inflazione nell'ultimo anno"* e che con grande probabilità questa tendenza di manterrà per tutto il 2022.

Evidentemente, e pur capendo la difficoltà nel regolamentare un mercato a forte carattere internazionale come quello del trasporto merci e della logistica, appare necessaria una decisa azione da parte di organizzazioni sovra-nazionali, come l'Unione Europea, al fine di prevenire pratiche distorsive e posizioni dominanti del mercato che potrebbero danneggiare i fondamentali economici dei diversi paesi.

Si riporta quindi di seguito in formato tabellare la sintesi delle criticità e dei fabbisogni aggiornati.

Ambito	Criticità	Fabbisogni
<p>Policies e norme</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Mancanza di un quadro pianificatorio e programmatico unitario e pluriennale in materia di infrastrutture di trasporto e logistica in ottica anche digitale 	<ul style="list-style-type: none"> • Emanazione del PGTL e del DPP
	<ul style="list-style-type: none"> • Persistenza di processi e procedure amministrative e burocratiche time-consuming lungo la catena logistica con limitato uso degli strumenti digitali e di sorveglianza sanitaria 	<ul style="list-style-type: none"> • Completamento dei processi di semplificazione e di digitalizzazione già sperimentati, in particolare dell'Agenzia delle Dogane
	<ul style="list-style-type: none"> • Eterogeneità dei contratti di lavoro nel settore 	<ul style="list-style-type: none"> • Omogeneizzare la codifica contrattuale e i livelli retributivi, di tutela, di formazione tra comparti del settore
	<ul style="list-style-type: none"> • Forte incidenza degli incidenti mortali e degli infortuni sul lavoro e poca prevenzione sulla sicurezza 	<ul style="list-style-type: none"> • Riduzione delle morti e degli infortuni sul lavoro, anche con programmi di prevenzione, in particolare nei settori dei trasporti e delle costruzioni
	<ul style="list-style-type: none"> • Frammentarietà e localismo della pianificazione urbanistica delle aree produttive 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinamento delle scelte urbanistiche locali riguardanti le aree destinate allo stabilimento di attività produttive ed industriali
	<ul style="list-style-type: none"> • Pratiche distorsive e posizioni dominanti in mercati concentrati ed oligopolistici 	<ul style="list-style-type: none"> • Regolamentazione dei mercati del trasporto e della logistica a più alta concentrazione, al fine di garantire concorrenzialità positiva ed evitare pratiche distorsive con danni su tutto il sistema economico

¹⁸⁾ www.drewry.co.uk

¹⁹⁾ OECD, Economic Outlook "Keeping the recovery on track", 21.09.2021

4.3 Ambito Finanziamenti ed incentivi

Si riporta di seguito l'elenco sintetico delle criticità indicate nel documento "Italia velocemente connessa" nell'ambito del cluster "Finanziamenti", con le principali risposte a tali criticità e le questioni che FAST-CONFISAL ritiene ancora aperte e da affrontare.

CRITICITA' PRECEDENTE: *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*

La criticità in questione rilevata in "Italia velocemente connessa" appare ancora più rilevante nell'ottica di implementazione del PNRR con le scadenze temporali previste. Cionondimeno, la questione appare essere stata affrontata sin da subito dal Governo in carica, sia semplificando le normative in materia di appalti pubblici, sia prevedendo nuovi processi di reclutamento nelle Amministrazioni pubbliche, di potenziamento degli organici e di forme snelle ma incisive di governance e di monitoraggio dei fondi europei, come evidenziato nel capitolo 3.

Rimangono aperte tuttavia due importanti questioni nell'ambito specifico: in primis la limitata attrattività del settore pubblico, come si è dimostrato nel concorso per il reclutamento di 2.800 tecnici per le amministrazioni del Sud Italia per l'attuazione del PNRR, in cui, nonostante la riapertura delle graduatorie, il 47% delle posizioni aperte è vacante, ponendo interrogativi sulla capacità massiva di coprire il fabbisogno di personale, in particolare di natura tecnica, necessario per le fasi di messa a terra dei progetti previsti nel PNRR; in secondo luogo, e sulla base delle risultanze del PNRR, sarebbe opportuno monitorare il rapporto costi/benefici misurato in termini di rapporto tra nuove assunzioni ed aumento della capacità di spesa delle pubbliche amministrazioni, anche per fasizzare il periodo successivo al PNRR.

CRITICITA' PRECEDENTE: *Incentivi per l'intermodalità fondamentali per garantire il trasporto ferroviario e quello marittimo ma con meccanismi di funzionamento e di rendicontazione onerosi*

L'anno scorso FAST-CONFISAL chiedeva con forza il rinnovo dei principali incentivi per il trasporto intermodale (Norma Merci e Ferrobonus) e per le Autostrade del Mare (Marebonus), 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. Parallelamente, richiedeva l'efficientamento dei meccanismi di funzionamento che risultano problematici in quanto non viene garantita certezza ex-ante circa il valore unitario del contributo, rendendo aleatoria la pianificazione economico-finanziaria dei progetti di investimento richiesti a monte, prevedendo specifiche condizionalità in termini di volumi di traffico da sviluppare anche successivamente alla fine del regime di aiuto che risulta impossibile in caso di fluttuazioni di mercato (caso estremo periodo Covid-19) e, infine, perché i plurimi meccanismi si sovrappongono e/o competono l'uno con l'altro su medesimi soggetti o su medesime relazioni di traffico.

Se il rinnovo delle misure appare acquisito sino al 2026, i meccanismi amministrativi e burocratici di funzionamento non risultano mutati, permanendo quindi le criticità sopra elencate.

Accanto alle criticità risolte, almeno potenzialmente, e quelle persistenti che si sono evidenziate sopra, FAST-CONFISAL ritiene che nel frattempo siano emerse alcune criticità nell'ambito delle "Policies e norme" che per comodità chiameremo "nuove" o che quantomeno richiedono soluzioni in tempi urgenti, tra cui:

NUOVA CRITICITA': *Limitati incentivi per la digitalizzazione delle imprese di trasporto e logistica e per la formazione*

Nel PNRR, nel Fondo complementare ed in Legge di Bilancio sono presenti ingenti investimenti per le infrastrutture di trasporto secondo i paradigmi della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione. Restano tuttavia molto marginali, con l'eccezione degli investimenti previsti per il rinnovo del parco mezzi e rotabile per il TPL e dei mezzi navali, le iniziative di finanziamento per gli operatori dei servizi di trasporto.

Ancora più evidente nella digitalizzazione, non si riscontra iniziative e misure atte a favorire la transizione digitale da parte degli operatori di mercato, se non i 175 milioni di euro per investimenti nella digitalizzazione a favore degli operatori logistici previsti nel PNRR. Se si considerano le circa 122.000 aziende nazionali operanti nel settore dei trasporti in senso lato²⁰, l'importo pro-azienda è inferiore a 1.500 euro. In tal ottica, appare necessario adeguare la dotazione tecnologica delle imprese nazionali di pari passo con l'adeguamento digitale delle infrastrutture: l'ERTMS on track senza l'ERTMS on board è inutile; l'utilizzo di ITS sulle infrastrutture stradali senza sistemi informatici sui veicoli che forniscono informazioni è inutile; procedere all'adesione alla eCMR senza dotare le imprese di adeguati sistemi informatici per la digitalizzazione dei documenti di trasporto è inutile. Lo stesso dicasi per la formazione degli operatori in materia di digitalizzazione, che risulta essere condizione per garantire l'utilizzo efficiente delle nuove tecnologie, per garantire stabilità occupazionale agli addetti del comparto.

In tale ottica, FAST-CONFISAL ritiene urgente creare incentivi ad hoc, di importo adeguato, per accompagnare la transizione digitale anche per gli operatori di trasporto, sviluppando urgentemente anche un grande piano per la formazione continua del personale in materia di digitalizzazione.

Si riporta quindi di seguito in formato tabellare la sintesi delle criticità e dei fabbisogni aggiornati.

Ambito	Criticità	Fabbisogni
Finanziamenti ed incentivi 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> Accrescere l'attrattività delle posizioni professionali nell'Amministrazione pubblica e monitorare gli effetti dei nuovi inserimenti di personale, anche in termini di spesa pubblica prodotta, al fine di settare i nuovi fabbisogni della PA in epoca post-PNRR
	<ul style="list-style-type: none"> Incentivi per l'intermodalità fondamentali per garantire il trasporto ferroviario e quello marittimo ma con meccanismi di funzionamento e di rendicontazione onerosi 	<ul style="list-style-type: none"> Rivisitazione dei meccanismi sottostanti gli incentivi per il trasporto intermodale
	<ul style="list-style-type: none"> Limitati incentivi per la digitalizzazione delle imprese di trasporto e logistica e per la formazione 	<ul style="list-style-type: none"> Investire risorse nell'accompagnamento degli operatori del trasporto alla rivoluzione digitale, anche con importanti compartecipazioni alla spesa per la formazione dei dipendenti.

²⁰ DG Move, Statistical Pocketbook 2020

5. Le proposte di FAST-CONFISAL

Il capitolo precedente ha permesso di mettere in luce le risposte fornite alle criticità ed ai fabbisogni del sistema trasportistico nazionale già evidenziati nel documento "Italia velocemente connessa" del 2020 ed affrontati nelle diverse misure approvate dal Governo negli ultimi 12 mesi, anche sulla base delle indicazioni e delle proposte espresse da FAST-CONFISAL. Ciò non vuol dire che le criticità siano venute meno, visto che la misurazione delle ricadute delle misure deve avere forzatamente un orizzonte temporale esteso, ed anzi il monitoraggio dell'impatto di tali misure è assolutamente un esercizio che l'ente sindacale intende portare avanti ciclicamente, con cadenza annuale, esattamente come effettuato nel corso del presente documento. **Tuttavia, come si è avuto modo di vedere, alcuni ambiti ritenuti prioritari sono stati oggetto di importanti interventi e messi sotto il riflettore delle politiche pubbliche, spesso con le modalità richieste da FAST-CONFISAL.**

Contemporaneamente, si sono aggiornate le criticità ed i fabbisogni emergenti, intese come problematiche strutturali nuove ovvero di natura congiunturale, che integrano, rinnovano e complementano quelle dell'anno precedente.

Con la stessa logica **si procede di seguito all'elencazione delle proposte FAST-CONFISAL aggiornate al 2021, che anche in questo caso non sostituiscono quelle dell'anno precedente, bensì le integrano e le aggiornano sulla base dell'evoluzione delle policies adottate e dell'andamento del mercato dei trasporti nazionale.**

Invero, gli obiettivi e le strategie permangono le stesse di quelle di "Italia velocemente connessa". Il nome del programma di FAST-CONFISAL difatti non è cambiato e non è cambiata la constatazione che il settore dei trasporti rappresenta il settore cardine per la ripartenza del paese, sia nella sua dimensione dell'industria del trasporto che nella dimensione delle infrastrutture e degli investimenti pubblici e privati.

Non è cambiata la finalità del programma, che consiste nell'elaborazione di un ventaglio di azioni per rendere l'Italia "velocemente connessa" e quindi equa, **con la richiesta di istituzione di un tavolo di confronto continuativo con il Governo e con le altre parti sociali su proposte concrete atte a "garantire lavoro di qualità, "connettività e condizioni eguali di accessibilità, sia infrastrutturale che nei servizi di trasporto, agli operatori economici ed ai cittadini, sia nella dimensione domestica che in quella internazionale, nel rispetto dei driver della sostenibilità ambientale, sociale ed economica"²¹.**

Il presente documento è pertanto un semplice strumento operativo, sulla scorta di quanto realizzato lo scorso anno, volto da un lato a definire gli orientamenti aggiornati in materia di trasporti e logistica del sindacato fornendo una piattaforma di idee, proposte e priorità, e dall'altro un programma di monitoraggio delle politiche e delle misure intraprese.

5.1 Ambito Infrastrutture e servizi

Fabbisogno	Proposta
Completamento di corridoi, direttrici e	Pur esprimendo forte condivisione sia nella progettualità che nelle risorse dedicate alle infrastrutture di trasporto nel PNRR, nel Fondo complementare e nell'Allegato

²¹ FAST-CONFISAL, "Italia velocemente connessa", ottobre 2020.

Fabbisogno	Proposta
nodi infrastrutturali TEN-T e SNIT; sblocco di alcune grandi opere.	<p>al DEF 2021, anche in termini di riduzione dei divari territoriali di accessibilità nazionale, appare urgente completare il quadro nazionale con l'inserimento e la velocizzazione di importanti interventi infrastrutturali quali:</p> <ul style="list-style-type: none">- Sviluppare con celerità il progetto di fattibilità dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, così come previsto nella Relazione tecnica degli esperti del MIMS, analizzando le alternative tecniche progettuali; si ritiene urgente includere l'intervento nei prossimi documenti di pianificazione nazionali, cominciando a ragionare sui finanziamenti dell'intervento. Tale opera, oltre a rappresentare il completamento della rete core TEN-T lungo il corridoio SCAN-MED, è complemento necessario degli investimenti previsti per l'alta velocità sulla direttrice Palermo-Messina-Catania e Salerno-Reggio Calabria inseriti nel PNRR e nell'Allegato al DEF 2021.- Estensione e completamento del Corridoio multimodale Baltico-Adriatico da Ancona fino in Puglia.- Rafforzamento ed integrazione della portualità meridionale (Gioia Tauro, Taranto, Bari, Corigliano Rossano, Augusta, ecc.) integrandola con il resto del sistema portuale del Paese.- Completamento interventi trasporti e infrastrutture con finanziamenti nazionali complementari alla politica di coesione europea e F.S.C. 2014-2020 con scadenza n+3 al 31.12.2023.<ul style="list-style-type: none">- Sviluppare con celerità 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 urgente procedere con gli interventi di adeguamento a standard europeo per il treno merci della tratta Bologna-Firenze con prosecuzione verso Pisa ed il potenziamento della linea Pontremolese.- Prevedere un grande piano per il potenziamento della capacità e per l'ultimo e penultimo miglio ferroviario e stradale degli interporti pubblici e delle piattaforme logistiche nazionali, ad oggi non compresi nella pianificazione e programmazione trasportistica del MIMS e con gravi carenze di fonti di finanziamento nonostante la loro fondamentale funzione nell'ottica dell'intermodalità e del decongestionamento del traffico di veicoli pesanti.- Favorire l'efficientamento e il potenziamento del segmento cargo negli aeroporti nazionali, segmento che ha dimostrato resilienza e crescita dei flussi in epoca pandemica e che in Italia risulta concentrato in pochissimi scali con capacità non adeguate alla domanda.- Al fine di garantire il riequilibrio tra centro e periferia, recupero della progettualità MIMS S.I.S.Te.M.A. nell'ottica anche delle cd. Smart city. <p>A latere degli elencati "nuovi interventi", appare prioritario velocizzare la realizzazione di alcune opere che, sebbene commissariate ed alcune di esse finanziate nel PNRR e quindi monitorate nelle tempistiche, presentano ormai tempi di realizzazione biblici nonostante la rilevanza trasportistica degli interventi: tra questi il completamento del corridoio autostradale tirrenico nella tratta San Pietro in Palazzi-Tarquini con il passaggio di competenze da SAT ad ANAS; la gronda e gli interventi ferroviari nel nodo di Genova; il potenziamento ferroviario delle connessioni</p>

<p style="text-align: center;">Fabbisogno</p>	<p style="text-align: center;">Proposta</p> <p>con i valichi svizzeri come il raddoppio Vignale-Oleggio-Arona; la tratta transnazionale della Torino-Lione.</p>
<p style="text-align: center;">Fabbisogno</p> <p>Nelle more della realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti, ridurre il divario di accessibilità e di connettività delle aree più isolate del paese con misure a breve termine</p>	<p style="text-align: center;">Proposta</p> <p>Con l'obiettivo, comunque, di non attendere il 2026 per vedere un paese ad equa accessibilità e connettività, appare necessario implementare degli strumenti che possano ovviare a tale gap in tempistiche brevi e medie.</p> <p>Riprendendo quanto già sostenuto in "Italia velocemente connessa" si propongono le seguenti misure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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; - Mettere in atto in tempi brevi un piano di sviluppo, con adeguate risorse economiche, per l'upgrading infrastrutturale e per l'incremento dell'accessibilità di nodi aeroportuali secondari localizzati in aree a bassa connettività (Sud Italia, isole, isole minori), al fine di garantire servizi di "continuità territoriale" con i maggiori nodi di generazione ed attrazione nazionali.
<p style="text-align: center;">Fabbisogno</p> <p>Garantire adeguati livelli di servizi di trasporto passeggeri e merci anche in condizioni emergenziali</p>	<p style="text-align: center;">Proposta</p> <p>Rientrando tra i fabbisogni persistenti, al pari dello scorso anno, si propone di estendere il concetto della resilienza del sistema dei trasporti oltre agli aspetti di mitigazione ed adattamento climatico o agli aspetti di manutenzione. Il concetto di resilienza 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, mentre il segmento merci è sostanzialmente liberalizzato con l'eccezione dei servizi di continuità territoriale. Si propone pertanto 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.</p>

Un anno da... Un'Italia velocemente connessa

Fabbisogno	Proposta
<p>Concentrazioni imprenditoriali nei servizi di trasporto per creare un ecosistema di imprese medio-grandi, robuste finanziariamente, in grado di garantire efficienza sui servizi domestici, competere nel mercato europeo e con capacità di innovare.</p>	<p>Anche in questo caso si tratta di una proposta già avanzata da FAST-CONFISAL nel 2020 che non ha trovato attuazione. Nello specifico, si propone di favorire l'aggregazione industriale nel comparto attraverso la 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.</p> <p>A margine di ciò, e nella fattispecie del vettore aereo passeggeri nazionale ITA Airways, si richiede di definire con precisione il posizionamento strategico dell'azienda anche a tutela della continuità aziendale e quindi del personale impiegato. La scelta alternativa di essere un operatore specializzato sul lungo raggio ovvero di competere con le compagnie low cost sulle tratte a medio-corto raggio determina il piano di investimenti dell'azienda, gli inserimenti previsti di personale e la redditività stessa dell'azienda. Parallelamente, si richiede una sede di confronto con il management per la contrattazione aziendale. Contrariamente, i 3 miliardi di euro di capitale sociale pubblico investiti, rischiano di essere risorse mal allocate.</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>Concentrazioni imprenditoriali nei grandi gruppi delle costruzioni nazionali, con monitoraggio dell'offerta di lavoro nel settore al fine di rispondere alla sfida del PNRR</p>	<p>In analogia a quanto espresso al punto precedente, si richiede la semplificazione ed il rafforzamento degli strumenti già in essere tesi a favorire l'aggregazione industriale del comparto costruzioni ed edilizia pubblica. La mole degli investimenti da mettere a terra, la domanda di manodopera richiesta, l'esigenza di avere aziende sane dal punto di vista finanziario, richiede strumenti fiscali atti a concentrare le strutture aziendali ed uno sforzo di monitoraggio della congruità della forza lavoro del comparto rispetto all'avanzamento degli investimenti programmati, prevenendo ad esempio punteggi premiali nei bandi di lavori per quelle imprese che assumono personale con contratti stabili e a lunga durata.</p>

Fabbisogno	Proposta
<p>Approccio olistico alla sostenibilità ambientale nei trasporti ed incremento delle risorse per l'adeguamento delle flotte degli operatori privati per la transizione energetica</p>	<p>Gli obiettivi di sostenibilità ambientale nel settore dei trasporti sono tutti condivisibili così come appare urgente agire sin da subito al fine di rispettare gli obiettivi temporali di decarbonizzazione e di riduzione dell'inquinamento atmosferico fissati a livello internazionale, europeo e nazionale.</p> <p>La sostenibilità implica tuttavia anche una componente economica e sociale, per cui gli obiettivi di sostenibilità ambientale devono essere bilanciati con considerazioni relative al mantenimento della redditività aziendale e del livello occupazionale. Da questo punto di vista, approvando le linee strategiche del Governo improntate alla sostenibilità ambientale del comparto della mobilità, si richiede tuttavia un approccio onnicomprensivo alla tematica, con investimenti e sforzi anche di tipo pianificatorio che devono cogliere l'insieme delle implicazioni di tale percorso epocale.</p> <p>La transizione energetica verso la sostenibilità ambientale dei trasporti deve prevedere adeguati incentivi alle imprese per il rinnovo delle flotte, che ad oggi sembrano adeguati solo per il settore del TPL e per quello navale. Restano da incrementare le risorse per</p>

<p>Fabbisogno</p>	<p>Proposta</p> <p>l'acquisto di veicoli ecologici e a carburanti alternativi per l'autotrasporto (i 100 mln di euro annui stanziati nei recenti decreti non appaiono sufficienti) e per il settore delle imprese ferroviarie (nel PNRR vengono previste unicamente sperimentazioni dei locomotori ad idrogeno).</p> <p>Lato infrastrutture, si richiede lo sforzo di prevedere investimenti di adeguamento complementari agli investimenti in corso e previsti nel PNRR e nelle Leggi di bilancio, in particolar modo per lo sviluppo della capacità delle reti elettriche dei porti e degli interporti che dovranno supportare carichi e picchi crescenti nei consumi.</p> <p>Lato framework normativo, si richiedono una serie di interventi relativi sia alla tariffazione dell'energia elettrica per il settore dei trasporti, in concorrenzialità con quanto applicato negli altri paesi europei per evitare gap di competitività dei nodi nazionali; inoltre, si richiedono una serie di provvedimenti secondari atti a chiarire competenze e rapporti tra concedente e concessionario per la realizzazione e la gestione dei punti di ricarica e/o di approvvigionamento di fuels alternativi (ad es. tra terminalisti ed enti portuali e tra concessionari autostradali ed aziende di distribuzione di carburanti).</p>
<p>Fabbisogno</p> <p>Governo, regolamentazione e coordinamento della mobilità e logistica urbana nell'ottica della Smart City</p>	<p>Proposta</p> <p>Al fine di regolamentare e coordinare l'aumento della congestione e delle emissioni inquinanti in ambito urbano dovuto al forte aumento degli spostamenti dei veicoli commerciali causato dall'esplosione dell'e-commerce, FAST-CONFSAL ritiene fondamentale istituire un tavolo tecnico centrale di coordinamento della mobilità urbana e city logistics presso il MIMS, anche tramite il rafforzamento della figura del mobility manager, finalizzato ad implementare soluzioni e misure omogenee nel rispetto dei diversi contesti territoriali. A titolo esemplificativo, i lavori del tavolo potrebbero concentrarsi in materia di comunicazione ai consumatori sul costo associato alle modalità di consegna a domicilio dei prodotti, di incentivi per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica per i servizi di logistica urbana, di incremento della formazione professionale di tutti gli attori della filiera, di eventuale pricing nazionale delle consegne a domicilio, di omogenizzazione delle modalità di pianificazione delle aree e strutture adibite alla logistica urbana e di coordinamento generale dalle frammentate regole sull'ultimo miglio urbano adottate dagli enti locali.</p> <p>A latere di ciò, potrebbe essere utile creare una piattaforma digitale pubblica a livello nazionale di MaaS per il settore della logistica urbana, sul modello operativo di Flock Freight implementato nel USA, finalizzato ad ottimizzare le spedizioni, i load factor e quindi a minimizzare la congestione, i carichi a vuoto e ad incrementare la redditività per viaggio delle singole aziende.</p>
<p>Fabbisogno</p> <p>Favorire il rapido reclutamento di autisti e macchinisti del trasporto e della logistica con misure di carattere economico e di miglioramento delle</p>	<p>Proposta</p> <p>Al fine di ovviare allo shortage di personale nei settori del trasporto e della logistica, si richiede con urgenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il rafforzamento dei contributi economici e quindi della compartecipazione ai costi già varati nel DL Infrastrutture a favore dei giovani di età non superiore ai 35 anni, magari allargando la platea, che vogliono prendere la patente e/o l'abilitazione CQC;

Un anno da...

Un'Italia velocemente connessa

Fabbisogno	Proposta
condizioni lavorative dei medesimi	<ul style="list-style-type: none"> - Supportare con programmi formativi finanziati e campagne promozionali tese ad aumentare la vocazione tra i giovani, il deficit di macchinisti nel settore ferroviario; - Il miglioramento delle condizioni di lavoro degli autotrasportatori, implementando in Italia un programma di realizzazione di aree di sosta e di parcheggio sicure e protette su standard europeo, con requisiti di sicurezza e di servizi all'utenza e connesse alla piattaforma digitale in fase di realizzazione presso il MIMS. Ad oggi esistono solo 2 aree certificate con una domanda importante di stalli in varie Regioni italiane (Piemonte, Emilia-Romagna, Toscana, Lazio, Campania, etc..). Il programma dovrebbe finanziare la realizzazione di nuove aree e l'upgrading di quelle esistenti sino al processo di certificazione europeo.

5.2 Ambito Policies e norme

Fabbisogno	Proposta
Emanazione del PGTL e del DPP	Esattamente come lo scorso anno, 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 e FAST-CONFISAL conferma la 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 programmatico delle grandi infrastrutture di trasporto nazionali garantendo un orizzonte temporale pluriennale e coperture finanziarie certe alle opere ivi incluse.

Fabbisogno	Proposta
Completamento dei processi di semplificazione e di digitalizzazione già sperimentati, in particolare dell'Agenzia delle Dogane	Nonostante gli ampi sforzi inseriti nel PNRR inerenti la semplificazione e la digitalizzazione della catena logistica, molti dei quali rientranti nelle proposte di FAST-CONFISAL, si riscontra il mancato completamento ed estensione dei processi di semplificazione e di digitalizzazione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, in particolare delle iniziative pre-clearing e Fast-Corridors. In tal senso, si richiede di procedere al completamento dei corridoi doganali con sdoganamento "a destino" (fast corridor) anche nei contesti in cui non sono ancora operativi, estendendo l'applicazione anche ai corridoi su modalità stradale ed accelerando le tempistiche di rilascio delle autorizzazioni. Inoltre, il preclearing in ambito marittimo dovrebbe essere reso obbligatorio per tutte le compagnie di navigazione, dovrebbe essere rimosso il vincolo dell'ultimo porto di approdo nazionale e l'iniziativa andrebbe estesa agli altri segmenti merceologici marittimi e alle altre modalità di trasporto (ad esempio sul cargo aereo) , così come richiesto anche da Confetra.

Fabbisogno	Proposta
Omogeneizzare i livelli retributivi, di tutela, di formazione tra comparti del settore	Non essendo stata accolta la proposta già avanzata in "Italia velocemente connessa", in ambito contrattualistico si ripropone il percorso per rendere più omogenea, efficace ed equa la contrattazione del comparto attraverso, per tutti i settori produttivi, con riferimento alle macroaree merci e passeggeri, un riferimento unico sull'organizzazione e sul 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

<p style="text-align: center;">Fabbisogno</p>	<p style="text-align: center;">Proposta</p> <p>grado di contrastare la concorrenza al ribasso tra imprese, attraverso l'introduzione del salario minimo. Per far convergere in un percorso valido per tutte le macro-aree appartenenti al contratto di filiera, relativo al comparto dei trasporti, sarà anche necessario poter utilizzare strumenti come quelli che in termini giuridici-civiltistici vengono denominati rinvii o rimandi.</p>
<p style="text-align: center;">Fabbisogno</p> <p>Riduzione delle morti e degli infortuni sul lavoro, anche con programmi di prevenzione, in particolare nei settori dei trasporti e delle costruzioni</p>	<p style="text-align: center;">Proposta</p> <p>A fronte dell'alta incidenza di "morti bianche" nel comparto delle costruzioni e del trasporto, pur apprezzando il recente sforzo del governo di mettere mano con controlli potenziati per la repressione del lavoro in nero, appare urgente l'emanazione di provvedimenti che garantiscano i seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se nulla osta al potenziamento di organico dell'Ispettorato Nazionale del lavoro previsto al DL 146/2021, lo stesso decreto ne allarga le competenze anche in materia di controlli della sicurezza sul lavoro, ove storicamente la competenza è dei dipartimenti di prevenzione delle Asl, che da anni lamentano carenze importanti di personale. Paradossalmente, invece di rinforzare chi già si occupa di controlli e prevenzione, si allargano, duplicandole, le competenze di un altro ente. In tal senso, appare urgente rafforzare gli organici dei Servizi di Prevenzione Collettiva delle ASL, assicurando al personale attualmente impiegato ampi spazi per la formazione alla luce delle modifiche del comparto produttivo nazionale; - Resta inattuato il D.Lgs. n. 81/2008, con circa 20 provvedimenti secondari ancora da emanare. Tra i punti più importanti appare fondamentale rivedere il sistema di qualificazione delle imprese (sorpassando il modello della patente a punti, non applicabile a tutti i settori come ad esempio per l'edilizia, e che interviene a posteriori dopo infortunio e/o sanzione), tenuto conto di modifiche sostanziali nell'organizzazione del lavoro, come ad esempio l'ampio ricorso del lavoro in appalto ed in sub-appalto che rende inefficace il modello sino ad oggi adottato.
<p style="text-align: center;">Fabbisogno</p> <p>Coordinamento delle scelte urbanistiche locali riguardanti le aree destinate allo stabilimento di attività produttive ed industriali</p>	<p style="text-align: center;">Proposta</p> <p>La programmazione urbanistica locale delle attività produttive ed industriali, competenza ineludibile dell'ente locale di prossimità, deve essere coordinata con le macrostrategie di pianificazione della politica dei trasporti e della logistica nazionale. Non appare efficace, in termini di sostenibilità ambientale, di promozione dello shift modale, di razionalizzazione del consumo del suolo e di ottimizzazione ed efficientamento delle catene logistiche, che nascono autonomamente e liberamente insediamenti produttivi, industriali e logistici frammentati nel territorio nazionale che, sebbene portino valore aggiunto sui territori, non rispondono ad una logistica di concentrazione dei flussi di traffico in hub specifici.</p> <p>In tal senso, e di risposta anche al crescente trend del reshoring delle aziende, appare necessario istituire una cabina di regia presso il MIMS in grado di valutare, in tempi celeri, la coerenza dei singoli progetti locali con la pianificazione trasportistica nazionale, al fine di coordinare le scelte di investimento delle aziende ed indirizzarle allo stabilimento in aree ad alta densità industriale e logistica, in cui effettivamente operare e giustificare grandi investimenti di infrastrutturazione, in particolare di tipo ferroviario.</p>

Fabbisogno	Proposta
Regolamentazione dei mercati del trasporto e della logistica a più alta concentrazione, al fine di garantire concorrenzialità positiva ed evitare pratiche distorsive con danni su tutto il sistema economico	Le concentrazioni orizzontali e verticali registrate in alcuni mercati specifici del trasporto e della logistica, con la contestuale creazione di situazioni in cui pochi grandi gruppi dominano il mercato e quindi le politiche dei prezzi, devono essere adeguatamente regolamentate. 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.

5.3 Ambito Finanziamenti ed incentivi

Fabbisogno	Proposta
Accrescere l'attrattiva della PA e monitorare gli effetti dei nuovi inserimenti di personale	Nonostante lo sforzo riconosciuto negli ultimi interventi legislativi in merito al potenziamento del personale, alla velocizzazione delle procedure di selezione, al reclutamento di competenze specialistiche ed all'ottimizzazione degli enti di spesa e di monitoraggio degli investimenti pubblici, permane un problema di attrattività del settore della pubblica amministrazione come dimostratosi nei concorsi avviati a partire dalla seconda metà del 2021. L'allineamento delle condizioni salariali al settore privato, la formalizzazione di obiettivi percorsi di crescita professionale con regole certe per le progressioni economiche e di carriera, la previsione di possibilità di aggiornamento, riqualificazione e formazione continua del personale di ruolo, dovrebbero essere punti qualificanti delle prossime riforme dell'impiego nella Pubblica amministrazione nazionale al fine di incrementarne il potere attrattivo verso i giovani e le figure più qualificate. A margine di ciò, appare utile istituire strumenti di monitoraggio delle performances in termini di rapporto tra nuove assunzioni ed aumento della capacità di spesa delle pubbliche amministrazioni, anche per pianificare i fabbisogni di personale per il periodo successivo all'implementazione del PNRR.

Fabbisogno	Proposta
Rivisitazione dei meccanismi sottostanti gli incentivi per il trasporto intermodale	Sebbene rinnovati per un arco temporale pluriennale, gli incentivi per l'intermodalità (Marebonus, Ferrobonus, Norma Merci) non hanno visto modifiche negli schemi di funzionamento, risultando onerosi dal punto di vista amministrativo e burocratico per le imprese beneficiarie. Si richiede nuovamente, pertanto, di valutare 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. In secondo luogo, gli incentivi si basano sul corretto assunto ed impegno dei beneficiari nel mantenere dei volumi di traffico nel corso del periodo dell'incentivo nonché da sviluppare anche successivamente alla fine del regime di aiuto. Evidentemente, questa tipologia di vincolo, in particolare in un periodo di incertezza come quello attuale, dovrebbe essere sufficientemente flessibile nel considerare eventuali contrazioni del mercato. 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.

Fabbisogno

Investire risorse nell'accompagnamento degli operatori del trasporto alla rivoluzione digitale, anche con importanti compartecipazioni alla spesa per la formazione dei dipendenti

Proposta

La transizione al digitale del settore dei trasporti, esattamente come la transizione energetica, deve essere accompagnata da adeguati incentivi e sussidi rivolti anche agli operatori privati del settore ed all'adeguamento delle flotte, oltre che alle infrastrutture pubbliche.

Nonostante la previsione della linea di finanziamento Log-In Business nel PNRR, così come sostenuta anche da FAST-CONFSAL, **l'importo stanziato non appare sufficiente a soddisfare la domanda di equipment per l'adattamento alle nuove tecnologie delle aziende di trasporto. Si richiede pertanto il forte aumento della dotazione finanziaria per tali investimenti, includendovi anche il settore ferroviario (ad esempio con incentivi per l'equipaggiamento dell'ERTMS on board) e per il settore navale (ad esempio con l'adozione di sistemi ottimizzazione degli arrivi delle navi - sistemi JIT).**

Non da ultimo, e come evidenziato nel documento "Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il paese" di FAST-CONFSAL, **appare urgente allargare l'ambito di tali incentivi rendendo obbligatoria la formazione continua aziendale e l'aggiornamento delle competenze del personale nel settore dei trasporti per l'utilizzo delle nuove tecnologie digitali.**

6. Conclusioni

La piattaforma contenutistica di FAST-CONFISAL denominata "Italia velocemente connessa" ha compiuto un anno e, con orgoglio e sano compiacimento, è riuscita a far recepire e adottare importanti istanze e proposte e quindi ad essere stimolo e parte integrante di documenti, misure e provvedimenti approvati nel corso degli ultimi 12 mesi.

Dal potenziamento infrastrutturale e l'incremento degli investimenti a favore delle regioni a minore accessibilità trasportistica e a bassa digitalizzazione, soprattutto nelle città (smart city), per una maggiore integrazione con la finalità di ridurre i divari infrastrutturali e territoriali, tra macroaree (Mezzogiorno/resto del Paese) e tra centro e periferia, alle numerose iniziative per la digitalizzazione della catena logistica, passando per il piano per l'ultimo-penultimo miglio nei porti nazionali, la revisione del codice degli appalti, il potenziamento delle stazioni appaltanti, **oltre il 55% delle proposte avanzate nel 2020 da FAST-CONFISAL hanno trovato recepimento nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, nel Fondo complementare, nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 e nelle numerose iniziative legislative avviate negli ultimi mesi.**

In parallelo, **alcune questioni rilevanti appaiono non affrontate del tutto ovvero trattate solo parzialmente:** il completamento della rete di alta velocità ferroviaria e il raccordo con le altre reti ferroviarie e di altre modalità unitamente alle infrastrutture puntuali per realizzare hub intermodali, l'istituzione di un contratto di filiera per comparti, la creazione di grandi gruppi industriali nazionali nel settore del trasporto, il potenziamento degli interporti e delle piattaforme logistiche insieme al rilancio della portualità meridionale per intercettare i flussi marittimi commerciali che oggi non approdano in Italia, l'incremento degli incentivi per gli operatori privati finalizzati alla transizione energetica e digitale, la carenza di autisti e macchinisti, solo per citarne alcune.

A ciò si aggiungano **emergenze e criticità manifestatesi ed acuitesi nell'annualità 2020-2021.** Anche qui, a titolo esemplificativo, si possono citare le emergenze dei morti ed infortuni sul lavoro, il deficit produttivo e dimensionale delle imprese di costruzione per la realizzazione delle opere previste nel PNRR, il vertiginoso aumento dei prezzi di trasporto, la crisi del TPL e l'esplosione dell'e-commerce e con essi del traffico urbano, lo sprawl degli insediamenti produttivi ed industriali nel paese.

Ben consci che in un anno non si risolvono i problemi strutturali del sistema trasportistico nazionale e che anche le misure adottate su proposta di FAST-CONFISAL una volta scritte devono poi trovare attuazione operativa per esplicitare i loro effetti, il presente rapporto aggiorna le istanze e proposte che si ritiene debbano essere prioritarizzate negli ordini del giorno dei policy makers. **Come nel 2020, il ventaglio delle proposte prevede misure con impatto economico** (l'incremento degli incentivi per l'adeguamento delle flotte degli operatori del trasporto, il varo di un piano di investimenti per gli aeroporti secondari, la realizzazione di aree di parcheggio sicure per veicoli pesanti su standard europeo, strumenti fiscali per le concentrazioni imprenditoriali nel settore dei trasporti e delle costruzioni) **e misure di carattere normativo ad invarianza dei saldi di finanza pubblica** (adeguamento della normativa in materia di sicurezza del lavoro, emanazione del PGTL e costituzione di organi di coordinamento presso il MIMS per l'ultimo miglio urbano e per la pianificazione urbanistica degli insediamenti produttivi territoriali).

Con l'obiettivo di essere efficaci, propositivi ed utili così come nel corso degli ultimi 12 mesi, FAST-CONFISAL propone quindi una proposta strutturata, rinnovata in alcune parti e nuova per altre con iniziative e misure finalizzate a rendere, ancor di più, l'Italia velocemente connessa, per recuperare competitività e garantire sviluppo, finalizzate a rendere l'Italia velocemente connessa, in modo equo e condiviso, non dimenticando la fase di monitoraggio delle istanze accolte e quelle nuove o da riproporre alla luce di innovazioni o dei mutati scenari di riferimento. Come già da noi di FAST-CONFISAL e CONFISAL affermato, poco più di un anno fa, e ribadito recentemente dal governo italiano sul sito **"Italia Domani"**, gli investimenti e le riforme dovranno perseguire gli obiettivi per rendere il Paese più equo e coeso territorialmente per garantire riduzione dei divari esistenti, ad esempio nel settore della mobilità velocizzando gli spostamenti, riducendo l'impatto ambientale e garantendo maggiore connettività, anche digitale, tra centro e periferia; tra aree urbane e aree interne, con un mercato del lavoro più dinamico e senza discriminazioni di genere e generazionali.

Siamo altresì convinti che anche questo nostro contributo di analisi e proposte sia, in linea concettuale, corrispondente con quanto riportato anche in **"Italia Domani"** nella parte in cui si richiama ad **"una visione dei trasporti più moderni, sostenibili e diffusi per un profondo cambiamento nell'offerta di trasporto per creare entro 5 anni strade, ferrovie, porti e aeroporti più moderni e sostenibili in tutto il Paese."**

Ed è proprio sulla scorta di tale visione e obiettivi condivisi e in base alla riconosciuta rappresentanza in organismi come il CNEL, MINLAVORO, INPS, INAIL, in quanto confederazione sindacale autonoma più rappresentativa a livello nazionale, che rinnoviamo la disponibilità a partecipare come FAST-CONFISAL, con proposte e documenti come questo, ai tavoli istituzionali e tecnici con gli stakeholders del settore dei trasporti e della logistica, nonché con la ConfisalEdili a quelli del settore delle infrastrutture e della rigenerazione urbana, che ha visto proprio in questi giorni la ricostituzione del Comitato Interministeriale Politiche Urbane ed uno specifico indirizzo legislativo.

Tutto ciò proprio per contribuire fattivamente come Sindacato a **"lasciare una preziosa eredità alle generazioni future, dando vita a una crescita economica più robusta, sostenibile e inclusiva"**.



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

WWW.CONFSAL.IT

WWW.SINDACATOFAST.IT