



2025

ITALIA VELOCEMENTE CONNESSA

**Il sistema
dei trasporti
nazionale
oltre il 2026**

Termine redazione elaborato

Dicembre 2024

Mese di pubblicazione

Maggio 2025

Ringrazio per il lavoro svolto:

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

Graphic designer e stampa: Andrea Blasi

SOMMARIO

Prefazione.....	5
1. Aggiornamento del quadro conoscitivo.....	7
1.1 Gli aggiornamenti della pianificazione europea e nazionale dei trasporti.....	7
1.1.1 <i>Unione Europea</i>	7
1.1.2 <i>Italia</i>	13
1.2 Andamenti macroeconomici nazionali.....	28
1.3 Andamenti del mercato dei trasporti nazionale.....	30
1.3.1 <i>Comparto merci e logistica</i>	30
1.3.2 <i>Comparto passeggeri</i>	32
1.4 L'evoluzione del mercato del lavoro nel settore trasporti e logistica.....	35
1.4.1 <i>L'occupazione femminile e giovanile: criticità e prospettive di riequilibrio</i>	36
1.4.2 <i>Considerazioni di sintesi</i>	37
2. Stato dell'arte delle proposte IVC.....	39
2.1 Sintetica relazione delle attività svolte.....	39
2.2 Analisi di efficacia delle attività svolte (istanza proposte/istanze accolte).....	41
2.2.1 <i>Infrastrutture e servizi</i>	43
2.2.2 <i>Polices e norme</i>	57
2.2.3 <i>Finanziamenti ed incentivi</i>	74
3. Proposte flagship 2023: a che punto siamo?.....	78
3.1 "Solo il Ponte ci va Stretto".....	79

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

3.2 “Trasporto aereo in Italia: fabbisogni e proposte per il rilancio”	92
3.3 Ottimizzazione dei carichi nella logistica.....	104
4. Oltre il 2026: le proposte di FAST-CONFSA	106
4.1 Infrastrutture e servizi.....	106
4.2 Policies e norme.....	113
4.3 Finanziamenti ed incentivi.....	126
5. Conclusioni	128
Elenco delle figure	131
Elenco delle tabelle	132
Annex	133

PREFAZIONE

Con la presente pubblicazione “Italia Velocemente Connessa – Il sistema nazionale dei trasporti oltre il 2026” si giunge a completamento di un percorso quinquennale partito nel 2020, anno della pandemia del Covid-19 e delle prime discussioni sul Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

A partire da tale data, infatti, FAST-CONFISAL ha ritenuto fondamentale contribuire in maniera propositiva e collaborativa con tutti gli stakeholder del comparto elaborando il programma “Italia Velocemente Connessa” (IVC), vale a dire la piattaforma di confronto in materia di pianificazione, programmazione e contrattualistica del lavoro nazionale nel settore dei trasporti e della logistica, **istituendo annualmente un rapporto di aggiornamento e di monitoraggio periodico** dell’avanzamento delle misure proposte dall’organizzazione con quelle approvate ed implementate.

Partendo proprio dalle motivazioni originarie che hanno spinto FAST-CONFISAL al varo di Italia Velocemente Connessa, ovvero contribuire ad alimentare idee, proposte e suggerimenti normativi e di investimento finalizzati a recuperare competitività ed efficienza al sistema nazionale dei trasporti in un’ottica di medio-lungo termine, **la pubblicazione del rapporto 2024 intende fare il punto su ciò che è stato recepito in questo primo quinquennio, che ha visto in primis entrare nel vivo le previsioni del PNRR, definendo al contempo priorità e linee di azione che traggono un orizzonte temporale più esteso rispetto al termine del Piano di ripresa e resilienza, e che quindi progettino il percorso post-2026.**



Ricalcando sostanzialmente la stessa architettura dei rapporti annuali precedenti, il documento fornisce dapprima una panoramica sulle **principali novità del quadro pianificatorio e programmatico europeo e nazionale emerse nel corso del 2024**, annotando l’aderenza o meno rispetto alle istanze del sindacato. Segue l’illustrazione dei **trend macroeconomici del paese e degli andamenti del traffico**, sia nel comparto merci che

passaggeri, nonché **dello stato dell'arte del mercato del lavoro nel settore trasporti**.

Un'ampia sezione è dedicata da un lato alla rappresentazione delle attività svolte dal sindacato nel corso del 2024 nell'alveo della piattaforma "Italia Velocemente Connessa", e dall'altra nella **verifica puntuale del recepimento o meno delle istanze e delle misure proposte nei position paper proposti da FAST-CONFSAL**, nel quadro degli strumenti normativi, di pianificazione, di programmazione o semplicemente di investimento effettuati nel corso dell'anno di riferimento.

- Sempre in tema di verifica dell'efficacia delle misure proposte e delle attività svolte, riprendendo le proposte "flagship" di particolare rilevanza già illustrate in IVC 2023, viene effettuato un focus specifico sull'accoglimento delle misure cardine del sindacato in materia di:
 - **progetti per la competitività, l'accessibilità e l'equità di cittadini ed imprese del Mezzogiorno d'Italia, in particolare dell'area siciliana e calabrese interessati dall'opera del Ponte sullo Stretto;**
 - iniziative e proposte per il segmento del trasporto aereo nazionale;
 - misure per l'implementazione di soluzioni tecnologiche per la sostenibilità ambientale e l'efficienza del trasporto stradale merci di corto-medio e lungo raggio.

Da ultimo, il lavoro si chiude con l'elencazione di un novero di proposte che raccoglie le misure non accolte o solo parzialmente accolte dei documenti precedenti nonché le nuove istanze emerse nel corso dell'anno, che riguardano l'orizzonte al 2030 e che rappresentano le linee strategiche del sindacato nelle attività interne e nelle azioni di concertazione, rappresentanza e stimolo presso istituzioni e stakeholders.

1. AGGIORNAMENTO DEL QUADRO CONOSCITIVO

1.1 Gli aggiornamenti della pianificazione europea e nazionale dei trasporti

1.1.1 Unione Europea

1. Nell'anno in esame è da registrarsi l'entrata in vigore del nuovo regolamento europeo in materia di reti TEN-T, il Regolamento (EU) 1679/2024 che ha abrogato il precedente Regolamento (UE) 1315/2013.

Come già registrato nei precedenti rapporti, appare utile sottolineare come le proposte promosse da FAST-CONFISAL sin dal 2020 risultano essere state accettate per quel che concerne il riconoscimento a rango prioritario di alcune sezioni della rete e dei nodi nazionali, e risultano quindi formalmente approvate le seguenti fondamentali revisioni rispetto alla pianificazione precedente:

- l'inclusione del porto di Civitavecchia nella rete dei porti Core;
- la corretta identificazione delle sezioni del Ponte sullo Stretto di Messina all'interno del corridoio di trasporto europeo "Scandinavo-Mediterraneo";
- il completamento della dorsale adriatica, con l'inserimento della tratta da Ancona a Foggia nella rete di rango Extended Core sia ferroviaria che stradale. Tale inclusione permetterà di prolungare il tracciato del Corridoio "Mar Baltico - Mar Adriatico" lungo la tratta Ancona-Foggia-Bari;
- l'inclusione dei tracciati delle sezioni elevate a rango core esteso, quali la "Taranto-Sibari-Paola" sul Corridoio Scandinavo Mediterraneo, la "Laveno-Luino" e la "Alessandria-Novi Ligure" sul Corridoio Mare del Nord-Reno-Mediterraneo, la sezione "Vicenza-Treviso-Portogruaro" sul Corridoio Mediterraneo e la "Padova-Treviso-Udine-Gorizia-Trieste" sul Mare Baltico-Mare Adriatico;
- l'inclusione della parte mancante della sezione stradale e ferroviaria Jonica nel Sud della Calabria nella rete di rango Comprehensive, così come della sezione ferroviaria "Taranto-Brindisi" e delle tratte transfrontaliere ferroviarie "Fossano-Cuneo-Ventimiglia" e "Bressanone (Bolzano)-Villach-Klagenfurt";
- l'inclusione del Passante di Mestre nella rete stradale Core;
- l'inclusione nella rete Core dei terminali ferroviari/stradali di Interporto Trieste-Fernetti (TS), Santo Stefano di Magra (SP), Segrate (MI) e Agognate (NO); l'inserimento nella rete Comprehensive dei terminali ferroviari/stradali di Castelguelfo (PR), Portogruaro (VE), Pordenone (PN), Faenza (RA), Villa Selva (FC), Ortona (CH), Incoronata (FG), Busto Arsizio-Sacconago (VA), Cortenuova (BG), Cremona PLB e Piadena (CR), Marzaglia (MO)
- l'inserimento di sette nuovi porti comprehensive (Capri, Ischia, Ponza, Porto Empedo-

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

cle, Porto S. Stefano, Procida e Villa San Giovanni) e di tre aeroporti (Isola D'Elba, Perugia e Rimini);

- l'inclusione di ulteriori 41 nodi urbani italiani con oltre 100.000 abitanti oltre ai 9 nodi urbani maggiori già previsti nel Regolamento del 2013.

Il nuovo Regolamento ha peraltro modificato anche il tracciato dei Corridoi di trasporto europei (ETC), vale a dire gli assi di massima rilevanza per lo sviluppo della mobilità passeggeri e merci del continente, sia nell'ottica di una maggiore allineamento con le pianificazioni trasportistiche nazionali che con i tracciati dei corridoi ferroviari merci europei (RFC) ed altresì prevedendo un'integrazione con i paesi del vicinato extra UE. Per quel che interessa l'Italia, è prevista infatti l'istituzione del nuovo corridoio Balcani Occidentali – Mar Mediterraneo Orientale ove il nostro paese sarà interessato dalla sezione di collegamento terrestre “Trieste-Lubiana” e dalla sezione marittima “Sofia-Skopje-Durazzo-Bari”, **portando a 5 i corridoi europei che attraversano il paese rispetto ai 4 della precedente pianificazione.**

Confermati altresì due punti fortemente stressati da FAST-CONFSAL nelle scorse pubblicazioni di “Italia Velocemente connessa”:

- la previsione della redazione da parte degli Stati membri di **un'analisi di mercato prospettica per potenziare gli attuali terminali merci multimodali** entro tre anni dall'entrata in vigore del nuovo regolamento al fine di indentificare la necessità eventuale di nuovi terminal e le esigenze di potenziamento degli attuali con l'obiettivo di incrementare i volumi delle merci trasportate su ferro, migliorando la qualità dei servizi e fornendo un'alternativa competitiva e sostenibile, economicamente e ambientalmente, al trasporto su strada a lunga percorrenza
- la previsione, al fine di efficientare il comparto logistico e migliorare le condizioni professionali degli autisti, **dello sviluppo di aree di parcheggio sicure e protette (SSTPA)** su standard europeo situate sulle strade della rete centrale ed estesa indicativamente ad una distanza massima di 150 km tra di esse.

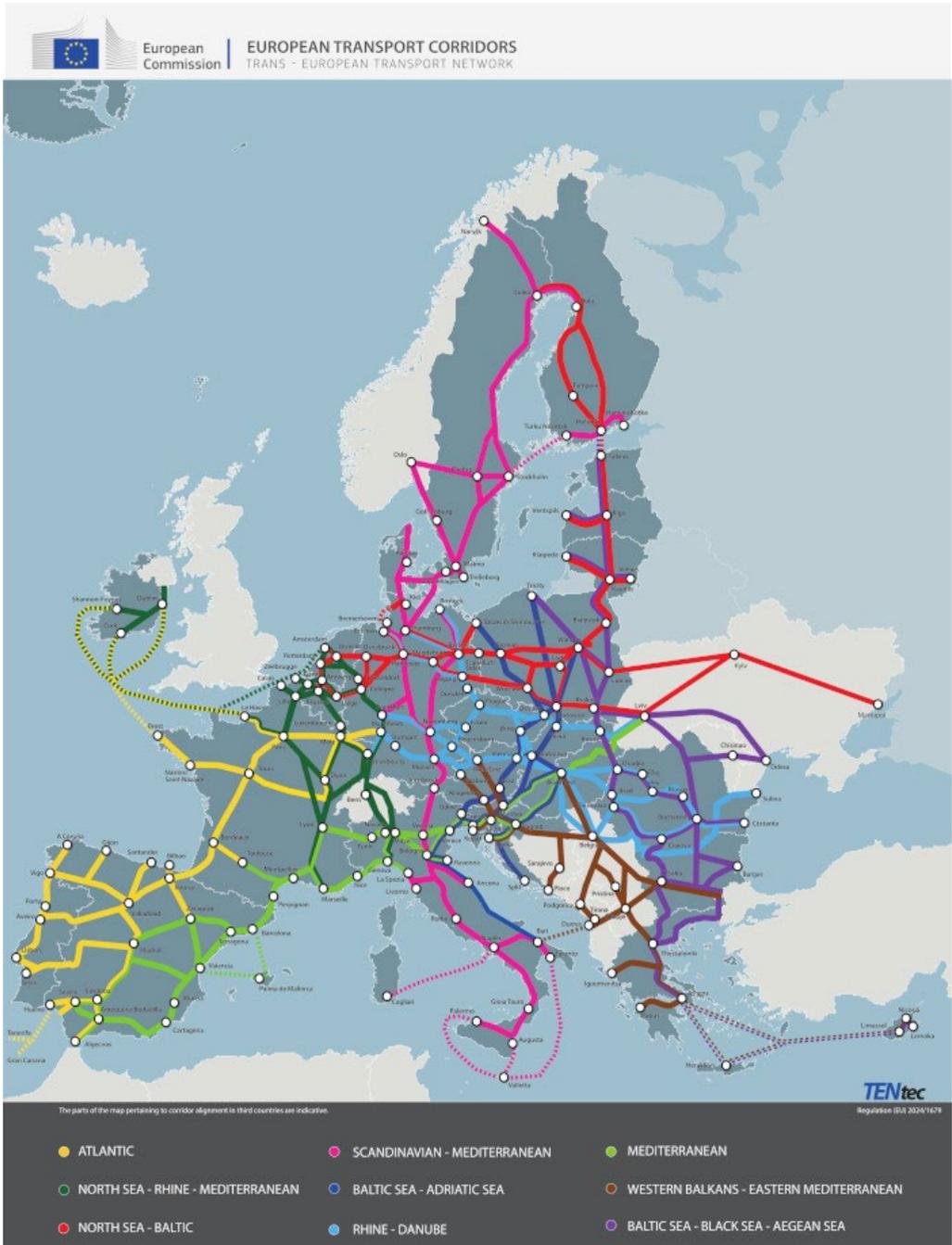
2. Parimenti rilevante, in particolare per le implicazioni che potrebbe avere a medio-lungo termine sulle politiche dell'Unione Europea, è **la presentazione del “Rapporto sul futuro della competitività europea”** di Mario Draghi di inizio settembre 2024, anche tenuto conto che la Presidente della Commissione europea 2024-2029 ha espresso la volontà di seguire le raccomandazioni del rapporto nel prossimo mandato della Commissione.

Più nello specifico, la parte B del Rapporto prevede una sezione interamente dedicata al settore dei trasporti. Il Rapporto, evidenziando la rilevanza del settore in termini di contributo diretto ed indiretto alla creazione di ricchezza e di strumento di coesione territoriale e sociale, sottolinea il peso del settore (circa il 25% a livello EU) nelle emissioni di gas serra totali.

Tra le principali tendenze che dovrà affrontare il settore, oltre alla crescita della doman-

1 - https://commission.europa.eu/topics/strengthening-european-competitiveness/eu-competitiveness-looking-ahead_en

Figura 1 - Mappa dei Corridoi di trasporto europei



da di trasporto, che è destinata ad aumentare entro il 2050 in termini aggregati del 79% per il segmento passeggeri rispetto ai livelli del 2019 e del 100% per il segmento merci, **sarà forte l'impatto dettato dalle trasformazioni digitali** (ad esempio la flotta dei trasporti e la gestione delle infrastrutture si affiderà sempre di più alle nuove tecnologie, comprese le funzioni autonome che sfruttano l'intelligenza artificiale (IA) e i big data, nonché alle innovazioni emergenti per garantire maggiore velocità, efficienza e risparmio) **e dai processi di decarbonizzazione** (es. gli operatori del trasporto gestiranno carburanti alternativi e più sostenibili in una fase di transizione e flotte elettrificate e automatizzate che utilizzeranno lo spazio e la capacità in modo più efficace, grazie a materiali ultraleggeri e miglioramenti strutturali). Non da meno, **la resilienza dei trasporti** in primis per far fronte ai cambiamenti ed ai rischi climatici diventerà un driver fondamentale sia per i gestori delle infrastrutture in termini di investimenti per l'adeguamento degli assets e di ridondanza della rete, che per gli operatori dei servizi di trasporto.

- Il Rapporto individua tra le principali criticità dell'attuale sistema dei trasporti continentale dei singoli Stati membri, i seguenti fattori:
- il limitato budget a disposizione, in particolare per quel che concerne la componente degli investimenti pubblici, per la realizzazione della rete TEN-T e in primo luogo per le tratte transfrontaliere, per il completamento dei collegamenti mancanti e per la manutenzione rigenerativa di alcune infrastrutture europee ormai vetuste
- la permanenza di ostacoli amministrativi nella realizzazione dei progetti con normative amministrative e ambientali complesse e divergenti che costituiscono un ostacolo alla realizzazione di progetti di infrastrutture di trasporto
- una pianificazione nazionale ed europea non totalmente allineata con difformità sulla prioritizzazione degli interventi
- una disomogeneità estesa nell'applicazione di norme e procedure, ad esempio, nella tariffazione autostradale e nelle norme nazionali per la circolazione ferroviaria (ad esempio per quanto riguarda il numero di personale o l'assegnazione delle tracce) che di fatto limitano il potenziale degli scambi intra-EU e soprattutto comprimono il pieno dispiegamento del trasporto intermodale
- una limitata digitalizzazione delle operazioni transfrontaliere, in cui in particolare per il settore marittimo e stradale è ancora richiesto nella maggior parte dei paesi un documento fisico di trasporto
- lato decarbonizzazione, si evidenzia una limitata portata di alcune recenti normative europee, quale quella relativa all'ETS, da cui di fatto i voli extra-UE e i viaggi via mare internazionali sono parzialmente esclusi pur contando quote di mercato estremamente rilevanti e penalizzando nodi ed operatori comunitari nonché dei problemi strutturali legati ad esempio alla sostanziale inesistenza di un'infrastruttura di ricarica dedicata ai veicoli pesanti, di un divario di prezzo tra i carburanti alternativi e quelli convenzionali

ancora troppo significativo

- **una cronica carenza di professionisti formati nel settore dei trasporti** (ad esempio, 400.000 professionisti necessari solo nel settore dei veicoli pesanti nel 2024) ed una quota di lavoratori anziani nell'industria dei trasporti è più alta che nel resto dell'economia con un emergente fabbisogno di riqualificazione del personale guidato dalla digitalizzazione e dalla decarbonizzazione.

Le risposte delle politiche europee in materia di trasporti, al fine di favorire la competitività, la coesione e la produttività economica globale dell'Unione Europea, dovrebbero quindi incentrarsi secondo il Rapporto nel:

- **Garantire lo sviluppo delle infrastrutture e l'armonizzazione delle norme per realizzare un mercato integrato e intermodale in tutta l'UE.**
- **Garantire la resilienza delle infrastrutture e dei percorsi, dei servizi e dell'industria.**
- **Guidare la decarbonizzazione e l'adozione di soluzioni digitali e automatizzate.**
- **Garantire un'industria manifatturiera dei trasporti all'avanguardia e una parità di condizioni a livello internazionale per gli operatori industriali dell'UE.**

Più nel dettaglio, il novero di proposte a breve e medio termine, che peraltro appaiono totalmente in linea con quanto proposto da FAST-CONFSAL negli IVC pubblicati sin dal 2020, viene declinato come segue:

Tabella 1 - Proposte per il settore dei trasporti a livello europeo

1	Migliorare la pianificazione delle infrastrutture con un'attenzione primaria alla competitività come complemento alla coesione e un'evoluzione verso un trasporto completamente multimodale.	BT
2	Mobilizzare i finanziamenti pubblici e privati: i) aumentare le risorse dell'UE e degli Stati membri per la connettività transfrontaliera, la mobilità militare e la resilienza climatica; ii) introdurre o rafforzare i programmi per attrarre e ridurre il rischio di finanziamenti privati.	MT
3	Eliminare gli ostacoli all'integrazione e all'interoperabilità in tutti i segmenti.	MT
4	Accelerare la digitalizzazione per migliorare l'efficienza, attraverso lo sviluppo e l'applicazione di incentivi e standard.	BT/MT
5	Avviare progetti di innovazione dell'UE dedicati, sfruttando i partenariati pubblico-privato e la cooperazione transfrontaliera per le sfide della decarbonizzazione e dell'automazione in diversi segmenti.	BT/MT
6	Introdurre schemi per ridurre il rischio e finanziare soluzioni di decarbonizzazione in segmenti difficili da abbattere.	BT/MT
7	Creare condizioni di parità per le industrie dell'UE facendo leva, tra l'altro, sugli appalti pubblici, sulla selezione degli investimenti diretti esteri e su uno strumento di credito all'esportazione dell'UE.	MT
8	Stabilire partenariati internazionali e sviluppare infrastrutture strategiche per aumentare l'integrazione globale, anche nell'ambito della politica climatica e della resilienza.	MT
9	Allineare i profili professionali alla transizione verde e digitale per ottenere opportunità di lavoro diversificate e flessibili e fornire una maggiore mobilità professionale.	MT

Fonte: *The future of European competitiveness – A competitiveness strategy for Europe* [(BT) si riferisce a circa 1-3 anni, il medio termine (MT) a 3-5 anni, il lungo termine (LT) oltre i 5 anni]

3. Da ultimo, importante per i riflessi che potrebbe avere in materia di supporto e di promozione di modalità di trasporto alternative al tutto-strada, è utile ricordare che **la Commissione Europea ha presentato, a fine 2023 con discussioni attualmente in corso, una nuova proposta di direttiva sul trasporto combinato² volta a rendere il trasporto merci più sostenibile migliorando la competitività del trasporto intermodale.**

Oltre alla modifica dell'impianto definitorio originale del trasporto combinato³, in cui si prevede l'aggiunta del requisito della dimostrabilità che l'operazione di trasporto combinato sia in grado di ridurre i propri costi esterni del 40% rispetto al solo strada, la proposta della Commissione introduce un'esenzione dai divieti di circolazione temporanei, quali i divieti di circolazione nei fine settimana, nei giorni festivi e nelle ore notturne per il trasporto combinato con l'obiettivo di migliorare l'utilizzo della capacità dei terminal e delle altre infrastrutture, consentendo ai mezzi pesanti che effettuano le tratte brevi di collegamento di raggiungere i terminal quando ne hanno bisogno, in base agli orari di partenza di treni, chiatte o navi. La proposta inoltre stabilisce per gli Stati membri un obiettivo di competitività volto a ridurre di almeno il 10% il costo medio delle operazioni door-to-door di trasporto combinato entro sette anni e chiede loro di mettere in atto le politiche necessarie per raggiungere questo obiettivo.

In parallelo, la Commissione Europea **ha proposto la revisione della Direttiva sui pesi e sulle dimensioni dei veicoli commerciali pesanti** (direttiva 96/53/CE e successive modifiche)⁴, attualmente al vaglio del Consiglio, in cui si prevede che nell'ambito dei trasporti internazionali il peso massimo consentito sarà esteso a 44 tonnellate, a fronte delle 40 attuali.

Un incremento che sarà ammesso tra gli Stati membri che consentono la circolazione dei veicoli a 44 tonnellate sul loro territorio per i veicoli diesel fino al 2034, mentre nessuna limitazione temporale sarà posta per i veicoli a zero emissioni (quanto meno fino al 2035), in quanto l'aumento del peso massimo di quattro tonnellate dovrebbe compensare lo spazio e il peso necessari per posizionare le batterie o le celle a combustibile idrogeno e la capacità di ricarica aggiuntiva. Inoltre i paesi dell'UE possono consentire, in alcuni casi mantenere, la possibilità della circolazione degli EMS, "European Modular System" o "mega camion" con una capacità di carico sostanzialmente maggiore, previa valutazione preventiva di impatto sulla sicurezza stradale, sulle infrastrutture, sulla cooperazione modale e sugli impatti ambientali.

2 - Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Council Directive 92/106/EEC as regards a support framework for intermodal transport of goods and Regulation (EU) 2020/1056 of the European Parliament and the Council as regards calculation of external costs savings and generation of aggregated data, 2023/0396 (COD)

3 - Vale a dire il trasporto di merci fra Stati membri per i quali l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore (di 20 piedi e oltre) effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare, allorché questo percorso non supera i 100 Km in linea d'aria ed effettuano su strada il tragitto iniziale o terminale fra il punto di carico/scarico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di carico/scarico più vicina per il tragitto iniziale/terminale oppure in un raggio non superiore a 150 Km in linea d'aria dal porto fluviale o marittimo di imbarco o di sbarco.

4 - Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale, 2023/0265 (COD)

1.1.2 Italia

1. Nel mese di aprile 2024 è stato emanato il documento pianificatorio principe per le infrastrutture di trasporto nazionali, **l'Allegato Infrastrutture al DEF**.

- Le principali linee programmatiche indicate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in materia di sistema dei trasporti nazionale, sono sostanzialmente in linea con quanto indicato da FAST-CONFESAL nel programma "Italia Velocemente connessa" pubblicato sin dal 2020 e vertono sui seguenti punti:
- Sull'attenzione alla sicurezza stradale, anche rivedendo le norme vigenti e introducendo ulteriori per i mezzi innovativi che hanno fatto il loro ingresso nella mobilità urbana
- Nella valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente, anche sfruttando l'innovazione tecnologica e le opportunità offerte dalla transizione digitale per studiare soluzioni atte a gestire e a ottimizzare i flussi di traffico, ad aumentare la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture e a promuovere l'integrazione con il territorio, in primis lungo gli assi primari e secondari stradali nazionali come costantemente richiesto da FAST-CONFESAL
- Nell'efficientamento del trasporto pubblico locale, consentendo a ogni cittadino un agevole accesso ai servizi di mobilità e proseguendo nello sviluppo degli investimenti sulle reti di trasporto rapido di massa, su cui FAST-CONFESAL richiede dal 2020 un'attenzione specifica sia lato servizi che lato infrastrutture
- Sul potenziamento degli assi ferroviari nazionali per il trasporto di persone e merci, e consentendo a tutte le aree del Paese l'accessibilità ai servizi di trasporto veloce. Un focus particolare dell'Allegato Infrastrutture coinvolge l'iter dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina su cui il Governo presta particolare attenzione e in merito al quale FAST-CONFESAL ne richiede l'attivazione dal 2020 e su cui ha dedicato una proposta "flagship" in IVC 2023
- Nella definizione e attivazione delle procedure di aggiornamento e revisione del sistema delle concessioni autostradali, anche allo scopo di ottenere tariffe più vantaggiose per l'utenza e maggiori investimenti sulla rete concessa tenuto conto dell'ingente mole di ammodernamenti necessari in diverse tratte; in tale ambito FAST-CONFESAL ha predisposto un'analisi ad hoc corredate da osservazioni e proposte per la riforma emanata a fine 2024
- Nella valorizzazione della funzione logistica e delle relative infrastrutture, con focus sulla riforma degli interporti e sugli interventi infrastrutturali previsti per tali infrastrutture senza dimenticare la priorità di investire sulla digitalizzazione di tutti gli attori coinvolti nel processo logistico, come anche in questo caso più volte proposto da FAST-CONFESAL sia in termini di monitoraggio della linea di investimento PNRR a favore della

“digitalizzazione della catena logistica”, sia in termini di aumento delle risorse a favore dell’acquisizione dei sistemi hardware e software e di formazione specifica per le imprese

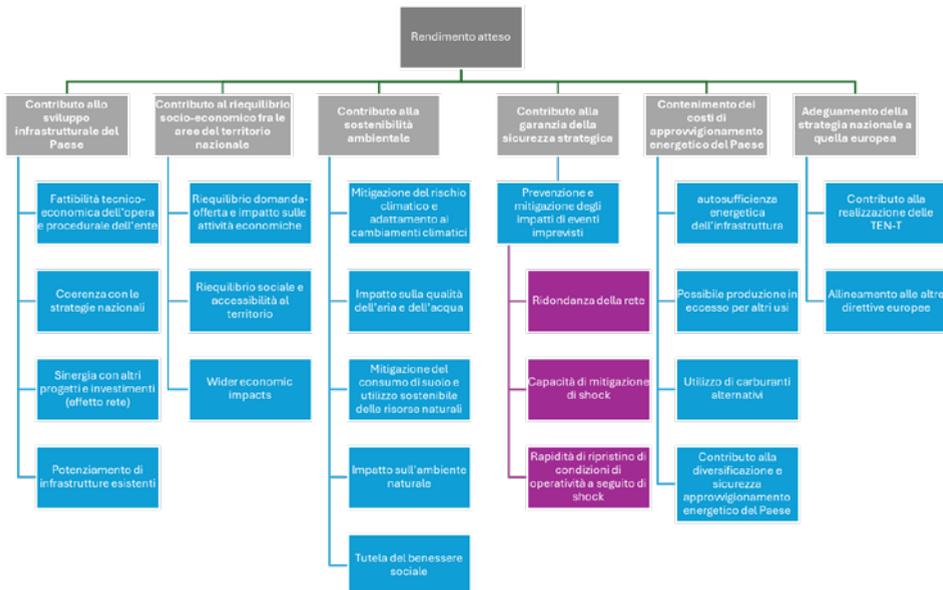
- Nella riforma della governance dei porti e il potenziamento del trasporto marittimo e riqualificazione funzionale dell’offerta portuale, come anche sottolineato da FAST-CONFISAL sin dal 2020.

Nello sviluppo degli aeroporti e del trasporto aereo, anche incentivando il trasporto aereo delle merci e valorizzando gli aeroporti che svolgono una funzione strategica per la mobilità dei cittadini e delle merci. La tematica, peraltro, è stata oggetto di una proposta “flagship” da parte di FAST-CONFISAL in IVC nel 2023 come meglio rappresentato nel prosieguo del presente lavoro.

L’Allegato Infrastrutture indica altresì il dettaglio delle modalità di individuazione delle infrastrutture strategiche nazionali ai fini dell’inserimento delle stesse nella pianificazione nazionale e quindi nell’Allegato Infrastrutture, ad esito peraltro delle previsioni dell’articolo 39 del D.Lgs 36/2023 che prevede la selezione in base agli esiti delle alternative progettuali da effettuarsi in sede di DOCFAP, ai costi stimati e i relativi stanziamenti, al cronoprogramma di realizzazione e al **rendimento atteso dell’opera**.

Quest’ultimo criterio, più in particolare, è stato declinato in più sottocriteri di valutazione alla base di una metodologia di valutazione multicriteriale come segue.

Figura 2 - Declinazione del criterio del rendimento atteso per la valutazione delle opere strategiche nazionali



Rispetto alla versione del 2023 che non conteneva il dettaglio degli stanziamenti delle infrastrutture strategiche nazionali per le diverse modalità di trasporto, l'Allegato Infrastrutture al DEF 2024 permette invece un confronto parziale rispetto alle versioni pre-2023 in termini di risorse disponibili e di fabbisogni di copertura, pur tuttavia non offrendo il dettaglio dei singoli interventi che sottendono alle diverse modalità di trasporto, specialmente per le infrastrutture ferroviarie e stradali/autoroadali.

Gli investimenti per le opere considerate prioritarie ammontano a 403,5 Mld di euro⁵, molto di più rispetto all'Allegato al DEF 2022 in particolare per la componente ferroviaria⁶ che tuttavia non è del tutto paragonabile avendo nell'ultimo Allegato al DEF guardato i costi al 2031 mentre precedentemente era al 2026. Un altro dato contrastante, oltre all'incremento del fabbisogno per gli investimenti portuali, riguarda gli importi per gli investimenti stradali ed autoroadali che, sebbene incrementati rispetto al 2022, trovano una minore copertura a causa della componente delle autoroadali concesse che tiene conto di investimenti di circa euro 38,338 Mld, di cui euro 15,402 Mld con copertura nei piani finanziari vigenti, mentre euro 22,935 Mld devono essere reperiti nei successivi aggiornamenti convenzionali.

Tabella 2 – Confronto 2020-2024 Investimenti prioritari in infrastrutture per la mobilità

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

Fonte: proprie elaborazioni su Allegati Infrastrutture al DEF; per il 2024 gli investimenti ferroviari riguardano il 2031 mentre i precedenti Allegati al DEF avevano orizzonte temporale al 2026

5 - Al netto degli investimenti dedicati alle ciclovie

6 - Inclusiva anche degli investimenti di accessibilità per gli aeroporti, per dettagli si rimanda in Annex

Relativamente all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, non può non evidenziarsi che rispetto alla conclusione dell'iter approvativo del Progetto Definitivo prevista dall'Allegato al DEF per l'estate 2024, ad oggi sebbene conclusa la fase di valutazione di impatto ambientale e la Conferenza dei servizi, il Progetto Definitivo è ancora in attesa di approvazione da parte del CIPESS.

2. Sul versante Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), giova ricordare che la versione originaria risulta fortemente modificata dalla Decisione di esecuzione 16051/23 di dicembre 2023 del Consiglio europeo e dalla Decisione di esecuzione del Consiglio 9399/24 di maggio 2024, che peraltro hanno modificato la dotazione finanziaria del Piano, passato da 191,5 a 194,4 miliardi di euro, con l'introduzione di un nuovo capitolo denominato "REPowerEU".

Per quel che concerne specificatamente la Missione M3 - Infrastrutture per una mobilità sostenibile, si è passati da 25,40 miliardi di euro originari a 23,75 miliardi, con il definanziamento totale delle opere di adduzione al Brennero (-930 Mln €), della Roma-Pescara (-620 Mln €), il definanziamento parziale del progetto AV Palermo-Catania-Messina (-641 Mln €), Napoli-Bari (-146 Mln €), connessioni diagonali (-72 Mln €), dell'ERTMS (-504 Mln €), del miglioramento delle stazioni ferroviarie al Sud (-355 Mln €) e della digitalizzazione del settore aereo (-76 Mln €). Di contro, ha fatto fronte un aumento delle risorse allocate per gli interventi di collegamento ad Alta Velocità Liguria-Alpi (+289,86 Mln €), collegamento ad Alta Velocità Brescia-Verona-Vicenza-Padova (+800 Mln €), l'introduzione di una nuova linea relativa all'elettificazione delle banchine portuali (+400 Mln €) e della linea collegamenti ferroviari interregionali⁷ (+203 Mln €).

Pur non conoscendo il dettaglio della ripartizione territoriale degli investimenti in ERTMS, digitalizzazione del settore aereo, elettificazione delle banchine, e ben capendo che la rimodulazione nasce dalla ricognizione dei progetti che effettivamente erano in grado di concludersi entro le scadenze fissate dal PNRR, cionondimeno appare lampante il taglio delle risorse a detrimento di opere programmate nel Mezzogiorno d'Italia che, invece, necessitano di maggiore sostegno economico al fine di colmare i gap infrastrutturali e di accessibilità di tali aree.

Nonostante la rimodulazione, al ribasso, della Missione 3, il MIT si troverà comunque a gestire 146 milioni di euro in più rispetto alla versione originaria del Piano, portando il portafoglio progetti PNRR del Dicastero ad un totale a 39,8 miliardi di euro⁸.

Per quel che concerne l'avanzamento della spesa delle misure di cui il MIT è Amministrazione titolare, si riporta nella tabella che segue i dati REGIS aggiornati al 31.10.2024 che evidenziano un avanzamento generalizzato del 27,8%, percentuale

7 - Che prevede interventi di velocizzazione di 221 km delle seguenti linee: Milano-Genova; Palermo-Catania (linea storica); Battipaglia-Potenza; Orte-Falconara

8 - Oltre a quanto indicato alla Missione 3 il MIT infatti ha visto la rimodulazione degli investimenti relativi dell'acquisto di bus elettrici (-300 Mln €), delle ciclovie turistiche (-133 Mln €); di converso sono aumentate le risorse per il potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale (+162 Mln €), oltre un miliardo e un miliardo di euro di risorse aggiuntive per la riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua (M2C4 - 4.2).

che si alza al 29% se non si considerano le nuove misure introdotte con la revisione del PNRR. In maniera più dettagliata, i grandi interventi e programmi di interventi ferroviari presentano un avanzamento finanziario del 38,7%⁹ con buoni avanzamenti registrati nei progetti “in corso” quali la Napoli-Bari, l’AV Brescia-Padova e la direttrice ligure; decisamente più limitati gli avanzamenti nel settore del TPL (sia lato infrastrutture che rinnovo del parco rotabile) con un avanzamento di spesa del 15,5% mentre decisamente bassa la percentuale per gli interventi inerenti le ZES (6,4%), come registrato da FAST-CONFESAL anche nei propri rapporti periodici.

Tabella 3 - Importi e avanzamenti della spesa dichiarata PNRR al 31.10.2024 interventi a titolarità MIT

Descrizione Submisura	Importo Totale (€)	Spesa dichiarata PNRR (€)	Avanzamento spesa (spesa/importo totale)
Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale	230.000.000,00	6.062.587,85	2,6%
Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario	300.000.000,00	4.901.099,87	1,6%
Ciclovie Turistiche	266.572.404,20	11.963.727,09	4,5%
Ciclovie Urbane	200.000.000,00	41.875.465,43	20,9%
Sviluppo trasporto rapido di massa	3.600.000.000,00	601.267.358,31	16,7%
Potenziamento del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con autobus a pianale ribassato a zero emissioni	2.415.000.000,00	228.014.891,71	9,4%
Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale	962.000.000,00	253.736.170,97	26,4%
Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico	2.000.000.000,00	478.643.581,65	23,9%
Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti	1.924.000.000,00	227.123.413,91	11,8%
Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità con il Mezzogiorno per passeggeri e merci (Napoli - Bari)	1.254.000.000,00	651.017.364,27	51,9%
Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità con il Mezzogiorno per passeggeri e merci (Palermo-Catania)	799.000.000,00	51.386.045,27	6,4%

9 - Secondo la Corte dei Conti nella Relazione sul PNRR di dicembre 2024, i progetti ferroviari avviati si trovano in prevalenza (circa il 77%) nella fase di esecuzione dei lavori. Per l'11% si è in attesa delle autorizzazioni o della progettazione e, per l'8%, di aggiudicazione e stipula del contratto. Solo il 4% delle iniziative è giunto al momento del collaudo. Guardando alla data prevista di chiusura delle diverse fasi, circa il 20% dei progetti appare mostrare ritardi.

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Descrizione Submisura	Importo Totale (€)	Spesa dichiarata PNRR (€)	Avanzamento spesa (spesa/importo totale)
Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità con il Mezzogiorno per passeggeri e merci (Salerno-Reggio Calabria)	1.800.000.000,00	11.671.525,30	0,6%
Linee di collegamento ad Alta Velocità con l'Europa nel Nord (Brescia-Verona-Vicenza - Padova)	4.470.000.000,00	3.046.379.384,81	68,2%
Linee di collegamento ad Alta Velocità con l'Europa nel Nord (Liguria-Alpi)	4.260.000.000,00	2.432.117.065,73	57,1%
Collegamenti diagonali (Orte-Falconara)	474.000.000,00	83.176.571,95	17,5%
Collegamenti diagonali (Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia)	414.000.000,00	54.458.887,57	13,2%
Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave	2.970.422.500,81	1.138.388.102,69	38,3%
Potenziamento delle linee regionali: Miglioramento delle ferrovie regionali (gestione RFI)	936.000.000,00	196.278.668,83	21,0%
Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud	2.400.000.000,00	542.047.979,17	22,6%
Miglioramento delle stazioni ferroviarie (gestite da RFI nel Sud)	345.000.000,00	41.022.615,29	11,9%
Collegamenti interregionali	203.000.000,00	89.344.439,59	44,0%
Rete di porti e interporti	45.000.000,00	997.229,50	2,2%
Social housing - Piano innovativo per la qualità abitativa (PinQuA) - Riqualificazione e incremento dell'edilizia sociale	2.144.692.040,76	284.735.347,72	13,3%
Social housing - Piano innovativo per la qualità abitativa (PinQuA) - Interventi ad alto impatto strategico sul territorio nazionale	655.307.959,24	76.443.708,63	11,7%
Investimenti infrastrutturali per Zone Economiche Speciali - Soggetto attuatore RFI	69.700.000,00	500.891,74	0,7%
Investimenti infrastrutturali per Zone Economiche Speciali - Soggetto attuatore Anas	6.000.000,00	4.181,18	0,1%
Investimenti infrastrutturali per Zone Economiche Speciali - Soggetto attuatore AdSP	186.708.000,00	30.562.730,24	16,4%
Investimenti infrastrutturali per ZES - Soggetto attuatore Struttura di missione ZES unica	301.092.000,00	5.277.356,89	1,8%

Descrizione Submisura	Importo Totale (€)	Spesa dichiarata PNRR (€)	Avanzamento spesa (spesa/importo totale)
Sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS)	2.466.000.000,00	472.377.086,85	19,2%
Digitalizzazione della manutenzione e gestione dei dati aeronautici	18.000.000,00	11.479.465,45	63,8%
Ottimizzazione delle procedure di avvicinamento APT	16.000.000,00	16.000.000,00	100,0%
Support to qualification and eProcurement*	8.978.483,60	0,00	0,0%
Misura rafforzata: Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale*	1.003.000.000,00	0,00	0,0%
Financial Instrument for the development of an international, industrial and R&D leadership in zero-emission buses*	100.000.000,00	0,00	0,0%
LogIN Center	30.000.000,00	0,00	0,0%
LogIN Business	175.000.000,00	0,00	0,0%
Elettificazione delle banchine portuali per la riduzione delle emissioni delle navi nella fase di stazionamento in porto (c.d. cold ironing)*	400.000.000,00	0,00	0,0%
TOTALE	39.848.473.388,61	11.089.254.945,46	27,8%

Fonte REGIS *Investimenti inseriti nell'alveo della rimodulazione PNRR a metà 2024

L'avanzamento finanziario degli investimenti MIT, peraltro, ricalca il livello della spesa dell'intero PNRR che ha superato la soglia dei 57,7 miliardi, **circa il 30% delle risorse del Piano (era al 23,2% nel 2023) e circa il 66% di quelle che erano programmate entro il 2024**. Come rilevato nella Relazione della Corte dei Conti sullo stato di attuazione del PNRR di fine dicembre 2024, “nella disarticolazione per missione e componente, sono gli interventi della Missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile” a registrare il tasso di avanzamento più elevato, rispetto al cronoprogramma 2020-2024, collocandosi all'87%, valore che sale al 92% se determinato con riferimento ai soli investimenti ferroviari (componente 2). In entrambi i casi, tuttavia, l'attuazione della spesa a fronte del totale delle risorse, rimane inferiore al 40 per cento, essendo la maggior parte degli oneri concentrati nella parte finale del Piano”.

3. Per quel che concerne il **Piano nazionale complementare per quanto di competenza del MIT le cose non vanno meglio** ed anzi, nella indisponibilità di dati sull'avanzamento finanziario delle rispettive misure, secondo le ultime risultanze della Ragioneria dello Stato al 30.12.2023¹⁰, la maggior parte degli investimenti risulta con ritardi o con

10 - Ragioneria Generale dello Stato, “PNC Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR - Report n. 10: adempimenti e attività al 30 dicembre 2023”, 12.2023

target non conseguiti. **Criticità particolarmente accentuate** vengono evidenziate sulle seguenti linee di finanziamento:

- Sul rinnovo della flotta navale con combustibili puliti, con scadenza al primo trimestre 2025 del 50% delle unità, risultano attivi progetti per solo il 10% delle risorse stanziare e ancora non è stato pubblicato il bando che dovrebbe assegnare le risorse residue;
- **Non risulta ancora bandito il finanziamento “Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture (locomotori e carri) per il trasporto ferroviario delle merci” per 115 milioni di euro, che avrebbe dovuto essere avviato ad inizio 2024;**
- Non risultano conseguiti le milestones ed i target del 2023 per il programma “Strade sicure – Messa in sicurezza e implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel (A24-A25)”
- Risultano conseguiti solo parzialmente i target del 2024 per i lavori per l’accessibilità marittima e la resilienza delle infrastrutture portuali, l’aumento selettivo della capacità portuale, di sviluppo dell’ultimo miglio ferroviario e stradale portuale e non risulta conseguito l’obiettivo di avvio dei lavori in tutte le AdSP per il cold ironing;
- Non risulta conseguito l’obiettivo 2023 di avvio dei lavori nelle reti viarie delineate nel programma “Strategia Nazionale Aree Interne”

4. Da evidenziare nell’anno in corso le modifiche apportate al Codice dei contratti pubblici, approvato con D.Lgs. 36/2023 ed entrato in pieno vigore a partire da gennaio 2024 e su cui IVC 2023 ha già messo in luce gli elementi positivi e negativi della nuova regolazione, **su cui il D.Lgs. 31 dicembre 2024, n. 209 ha introdotto importanti correttivi al codice vigente.**

Il correttivo, tra le misure principali, prevede:

- In materia di digitalizzazione, l’obbligatorietà del BIM da 1 a 2 milioni di euro a partire dal 1° gennaio 2025 per la progettazione e la realizzazione di opere di nuova costruzione e per gli interventi su costruzioni esistenti e la semplificazione per l’alimentazione del fascicolo virtuale degli operatori economici;
- Nei contratti di subappalto si deve prevedere l’obbligo di riservare una quota pari almeno al venti per cento delle prestazioni subappaltabili, con piccole e medie imprese e l’obbligo per il subappaltatore di applicare il medesimo contratto collettivo di lavoro del contraente principale, ovvero un differente contratto collettivo, purché garantisca ai dipendenti le stesse tutele economiche e normative di quello applicato dall’appaltatore, qualora le attività oggetto di subappalto coincidano con quelle caratterizzanti l’oggetto dell’appalto oppure riguardino le prestazioni relative alla categoria prevalente;
- Vengono stabiliti i criteri per l’individuazione del contratto collettivo di lavoro applicabile e la verifica dell’equipollenza dei contratti. Le stazioni appaltanti e gli enti con-

cedenti sono tenuti ad indicare infatti nei bandi e negli inviti il contratto collettivo applicabile al personale dipendente impiegato nell'appalto o nella concessione, in conformità con quanto previsto dal comma 1, e dal nuovo Allegato I.01. In presenza di prestazioni scorporabili, secondarie, accessorie o sussidiarie, qualora le relative attività siano differenti da quelle prevalenti oggetto dell'appalto o della concessione e si riferiscano, per una soglia pari o superiore al 30 per cento, alla medesima categoria omogenea di attività, le stazioni appaltanti e gli enti concedenti indicano, altresì, nei documenti il contratto collettivo nazionale e territoriale di lavoro in vigore per il settore e per la zona nella quale si eseguono le prestazioni di lavoro, stipulato dalle associazioni dei datori e dei prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, applicabile al personale impiegato in tali prestazioni;

- La riduzione del periodo di stand still, overrosia il periodo intercorrente tra l'aggiudicazione definitiva e la stipula contrattuale, che passa da 35 a 32 giorni;
- La revisione della deroga al principio di rotazione negli affidamenti diretti;
- Per quel che concerne le clausole di revisione dei prezzi per i lavori pubblici, queste si attivano al verificarsi della variazione del costo dell'opera, in aumento o in diminuzione, superiore al 3 per cento dell'importo complessivo e opera nella misura del 90 per cento del valore eccedente la variazione del 3 per cento applicata alle prestazioni da eseguire;
- È riconosciuta anche all'amministrazione procedente la possibilità di convocazione e partecipazione alla conferenza di servizi semplificata, per l'approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica e per la localizzazione dell'opera pubblica
- Viene introdotto una disciplina più compita delle varianti in corso d'opera.

Ferma restando la condivisione da parte di FAST-CONFISAL di alcuni punti introdotti dal correttivo, dalla velocizzazione delle tempistiche per le procedure di gara alle tutele in materia di CCNL negli appalti e subappalti, permangono aperti alcuni punti già sollevati nei precedenti position paper: dalla necessità di reintroduzione dell'emanazione del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) alla ancora non del tutto perimetrata disciplina dei subappalti a cascata, passando per la necessità di riduzione dei termini dei pareri a disposizione delle amministrazioni preposte alla tutela ambientale e paesaggistica e rendere più spedite, anche per opere non PNRR, le procedure di verifica della normativa e dei vincoli ambientali (es. procedure di VIA).

5. Nel corso del 2024 sono state altresì **emanate ed annunciate importanti riforme settoriali nel mondo dei trasporti nazionali ovvero sono stati approvati importanti documenti di pianificazione strategica settoriali**, a cui FAST-CONFISAL ha contribuito in diverso modo attraverso la partecipazione ai tavoli di lavoro, la redazione di note di indirizzo e l'organizzazione di incontri con i rappresentanti istituzionali. Più nello specifico:

- *Riforma della portualità nazionale:*

Dopo plurime dichiarazioni, in data 18 dicembre 2024 in sede di Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare (Cipom), sono state presentate le linee guida della riforma dei porti, che dovrebbe essere emanata nel corso del 2025, da parte del Viceministro ai Trasporti. Dalla presentazione della riforma emerge che **il Ministero dei Trasporti intende rafforzare il proprio ruolo di coordinamento dei singoli porti attraverso una nuova società a controllo pubblico con il compito di gestire gli investimenti e rappresentare il sistema portuale italiano** a livello internazionale al fine, appunto, di garantire una maggiore uniformità nella gestione dei porti a livello nazionale. Negli orientamenti esplicitati, la riforma dovrebbe prevedere altresì una **semplificazione delle procedure per le attività di pianificazione finalizzate all'adozione dei piani regolatori portuali e delle procedure amministrative concernenti il rilascio delle concessioni e il dragaggio dei porti**. Un'ulteriore linea di indirizzo emersa nel corso dell'incontro è la volontà di sviluppare maggiormente l'accesso di finanziamenti privati o forme di partenariato pubblico-privato nella realizzazione delle infrastrutture portuali.

FAST-CONFISAL, dal canto suo e come meglio evidenziato nel capitolo 3, ha prodotto due note nel corso del 2024 in materia di riforma della governance portuale sostanzialmente in linea con le indicazioni fornite dal Governo a fine 2024. Nei documenti citati, infatti, **si esprimeva l'esigenza di rinforzare il coordinamento attraverso un Ente-Agenzia a controllo centrale, garantendo comunque autonomia funzionale alle singole AdSP, con competenza specifica in materia di pianificazione strategica, coordinamento e programmazione infrastrutturale delle AdSP, in materia di rilascio delle concessioni demaniali superiori ad una certa durata ed in materia di promozione e sviluppo anche internazionale della portualità nazionale.**

- *Riforma delle concessioni autostradali:*

In attuazione alle previsioni del PNRR "M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza" e delle dichiarazioni strategiche presenti nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2024 inerenti le concessioni autostradali, è stata approvata la **Legge del 16.12.2024 n. 193 - Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023, che introduce importanti modifiche in materia**. Si riportano di seguito i principali punti di modifica proposti:

- ai fini dell'affidamento delle concessioni autostradali, l'ente concedente dovrà tenere conto degli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali individuati ai sensi dell'art. 37, comma 2, lettera g-bis) del decreto-legge n. 201/2011 e come indicati da ART.
- l'ente concedente aggiudicherà le concessioni autostradali secondo procedure di evidenza pubblica, nel rispetto delle disposizioni relative al bando di concessione recate dall'art. 182 del Codice dei contratti pubblici e solo in alcuni casi sarà consentito l'affidamento diretto: con affidamento alla società Autostrade dello Stato S.p.A. (ADS), ovvero

tramite affidamento ad una società in house, diversa da ADS, anche appositamente costituita, di altre amministrazioni pubbliche in caso di concessione autostradale relativa ad un'autostrada che interessa una o più regioni, previo provvedimento motivato in cui si dà conto "dei vantaggi per la collettività, delle connesse esternalità e della congruità economica della prestazione, anche in relazione al perseguimento di obiettivi di universalità, socialità, efficienza, economicità, qualità della prestazione, celerità del procedimento e razionale impiego di risorse pubbliche".

- la durata delle nuove concessioni non può superare i 15 anni, derogabili solo nel caso in cui il programma dei lavori da affidare in concessione non consenta il recupero degli investimenti effettuati e il ritorno del capitale investito nel termine di quindici anni, tenuto altresì conto del tempo necessario ad ammortizzare le eventuali somme corrisposte a titolo di valore di subentro, determinato secondo i parametri stabiliti dall'ART.
- si prevedono tempistiche certe per i procedimenti di approvazione e aggiornamento dei decreti interministeriali che recepiscono le convenzioni autostradali si prevede il parere vincolante di ART sui Piani economici e finanziari per le nuove concessioni con tempistiche definite.
- l'individuazione del sistema tariffario è affidata all'ART; in base a questo, l'ente concedente indica nello schema di convenzione le tariffe da applicare alla tratta autostradale stabilite dall'Autorità. Nel nuovo modello tariffario il prezzo del pedaggio, in linea con le determinazioni dell'ART, incorpora i costi di manutenzione, sviluppo e gestione dell'infrastruttura (di competenza del concessionario) e gli oneri integrativi (di competenza dello Stato) che sono utilizzati per finanziare due fondi: il Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale e il Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni, entrambi da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT). Tali fondi sono utilizzati per finanziare investimenti, per migliorare la viabilità locale in adduzione all'intero sistema autostradale e a coprire gli eventuali maggiori costi degli investimenti rispetto a quanto previsto nei documenti di gara.
- si prevede l'adozione del Piano nazionale degli investimenti autostradali al fine di individuare gli investimenti e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle nuove concessioni, adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), ed è predisposto tenuto conto delle relazioni sugli investimenti trasmesse dai concessionari uscenti al termine della concessione. Il Piano ha durata decennale. Si prevede che sulla base del Piano, nello schema di convenzione posto a base dell'affidamento per le concessioni scadute o in scadenza, sia individuato l'elenco dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria da effettuare

- si dispone che alle concessioni autostradali in essere non affidate con la formula della finanza di progetto, ovvero con procedure di gara di evidenza pubblica secondo il diritto dell'Unione europea, si applicano le disposizioni sull'affidamento mediante procedura di evidenza pubblica di una quota tra il 50 e il 60 per cento dei contratti di lavori, servizi e forniture, stabilita convenzionalmente dal concedente e dal concessionario

A corollario della legge citata, è opportuno citare il **D.P.C.M. 9 aprile 2024**. In attuazione all'art. 2, comma 2-sexies, del D.L. 121/2021 con cui è stata costituita una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture, denominata **Autostrade dello Stato S.p.A.** Tale società pubblica, con capitale sociale iniziale di 50 Mln €, ha per oggetto sociale "l'espletamento delle attività di gestione e, ove previsto da norme di legge, di costruzione, delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti in house" a cui saranno trasferite in un primo momento **le tratte autostradali statali a pedaggio che oggi fanno capo da ANAS e quindi le partecipazioni azionarie in CAV, Autostrada Asti Cuneo, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus.** È previsto, peraltro, nel testo della Legge di Bilancio 2025 che ANAS è autorizzata ad assegnare al socio unico Ferrovie dello Stato Italiane spa (FSI), attraverso scissione, una "parte del proprio patrimonio" costituito dalla partecipazione suddette e che FSI, a sua volta, è "autorizzata ad assegnare" ad Autostrade dello Stato, sempre attraverso un'operazione di scissione, quanto ricevuto da ANAS.

Anche in questo caso FAST-CONFISAL ha avuto modo di preparare un dossier specifico, in cui peraltro viene affrontata la tematica dell'allora disegno di legge sulla concorrenza ed in cui sono state **espressamente condivise le previsioni in materia di durata massima delle convenzioni, la concorrenzialità negli affidamenti tramite l'espletamento di gare pubbliche** (fatte salve le ipotesi consentite dalla legge per gli affidamenti a società pubbliche in house), **la competenza di regolazione tariffaria incardinata presso ART, la previsione omogenea ed armonizzata per legge delle diverse componenti tariffarie, la menzione degli ambiti ottimali di gestione negli affidamenti delle tratte autostradali e l'individuazione del Piano nazionale degli investimenti autostradali** al fine di individuare i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle nuove concessioni, con l'obiettivo di centralizzare nel decisore pubblico la scelta delle grandi opere e degli interventi di rigenerazione a cui sono tenuti i concessionari. Al contempo, nel documento sono citate alcune questioni che secondo FAST-CONFISAL andrebbero approfondite, **quali la questione che il nuovo impianto normativo si applicherebbe solo alle nuove convenzioni mentre per quelle in essere rimarrebbe il vigente sistema regolatorio** (quindi fino al 2065, anno di scadenza della concessione affidata a TEEM), **le modalità di calcolo del "valore di subentro" da corrisponderci al concessionario uscente, le penali applicabili al concessionario in caso di inadempimenti relativi alle attività di**

manutenzione e gestione, nonché alla realizzazione degli investimenti e all'attuazione degli obblighi di manutenzione straordinaria e, in materia tariffaria, l'omogenizzazione delle tariffe pianura-montagna e lo scarto tra classi veicolari tra i diversi concessionari autostradali.

- *Riforma degli interporti:*

Ad inizio marzo 2024 è stata approvata da parte della Camera dei Deputati la proposta di legge quadro A.C. 703-A in materia di interporti, volta a introdurre una nuova disciplina che sostituisce, abrogandola, la legge n. 240 del 1990, e che attualmente è in corso di discussione al Senato. La norma, oltre a fornire una definizione di infrastruttura interportuale e ad elencare gli obiettivi a cui rispondono, **prevede che la rete degli interporti costituisce una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti e che il regime giuridico applicabile ai soggetti gestori degli interporti costituisce attività di prestazione di servizi svolta in ambito concorrenziale rientrando tra le attività aventi natura economico-industriale e commerciale, e che i soggetti che gestiscono gli interporti operano in regime di diritto privato.** La proposta istituisce al contempo un processo di programmazione degli interporti, attraverso lo strumento del Piano generale per l'intermodalità, emanato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sentito il parere della Conferenza unificata e del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica, in cui si provvede alla ricognizione degli interporti già esistenti e di quelli in corso di realizzazione rispondenti alle condizioni normativamente previste. Il nuovo organo di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative relative allo sviluppo degli interporti è appunto il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica presieduto dal Ministro dei Trasporti. Il testo prevede altresì un finanziamento triennale di circa 21 milioni di euro per lo sviluppo e il potenziamento delle infrastrutture interportuali.

FAST-CONFESAL, su tale tematica specifica, ha emanato una nota in cui richiede alcuni punti di attenzione per la lettura al Senato relativamente ai seguenti punti: **la chiara caratterizzazione delle infrastrutture interportuali in differenziazione rispetto alle piattaforme intermodali; l'allineamento del Piano generale dell'intermodalità previsto dalla norma con i nuovi adempimenti richiesti dall'art. 39 del regolamento TEN-T in materia di studio di traffico e di ricognizione attuale e prospettica dei nodi intermodali del paese che peraltro incide sulla arbitraria soglia di massimo 30 interporti prevista nella norma nazionale; l'incremento della dotazione finanziaria pluriennale per lo sviluppo e il potenziamento degli interporti.**

- *Piano nazionale degli aeroporti (PNA) al 2035:*

La nuova versione del PNA al 2035 di luglio 2024, come si avrà modo di approfondire nel capitolo 3, include alcune degli elementi proposti da FAST-CONFESAL sia in IVC 2023 che

nell'aggiornamento del lavoro discusso con la controparte istituzionale nel corso del 2024 denominato "Trasporto aereo in Italia: fabbisogni e proposte per il rilancio".

Il PNA, nella sua natura di documento di indirizzo strategico e tecnico di sviluppo del trasporto aereo e del sistema aeroportuale al 2035, finalizzato a potenziare la competitività del sistema economico nazionale, a soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci, a realizzare la transizione tanto ecologica quanto sostenibile socialmente del settore, aumentando altresì l'accessibilità alle reti di trasporto di tutti i territori e riducendo le attuali disuguaglianze, prevede i seguenti punti fondamentali:

- Una razionalizzazione della rete aeroportuale con un assetto fondato su 13 sistemi integrati basati sulla funzionalità e potenzialità di collaborazione degli scali e la classificazione degli aeroporti in tre categorie: intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia), internazionali (Bergamo, Napoli, Catania, Bologna) e nazionali (gli altri scali rilevanti).
- Il potenziamento e l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti per garantire maggiore capacità, efficienza e resilienza operativa ed il miglioramento dell'intermodalità tra aeroporti, porti e reti ferroviarie con target temporali nelle quote modali di accesso ai nodi aeroportuali.
- **L'accelerazione sull'automazione e sull'utilizzo di sistemi per la gestione intelligente del traffico aereo e la digitalizzazione dei processi aeroportuali, dalle Torri di Controllo al Terminal**
- Il raggiungimento dei target ambientali in linea con i più recenti orientamenti dell'ICAO in materia di decarbonizzazione tanto lato carburanti alternativi e a basse emissioni per i vettori che lato "green airports"
- La revisione dei meccanismi di incentivazione attraverso bandi di incentivazione e sviluppo della rete di supporto regionale, identificando obiettivi di accessibilità minima dei territori e prevedendo la possibile adozione di tariffe di sistema per i sistemi integrati aeroportuali in accordo con ART
- **In materia di cargo aereo, potenziare le infrastrutture aeroportuali dedicate, migliorare l'accessibilità, estendere il pre-clerking su tutte le tipologie merceologiche, implementare i Fast-Corridors, sviluppare in modo coordinato i Cargo Community Systems, implementare in tutto il territorio italiano lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli**

6. Versante ZES, ad esito del DL 124/2023 che ha istituito a partire dal 1° gennaio 2024 la **Zona economica speciale per il Mezzogiorno ("ZES unica")** che comprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna e che sostituisce le precedenti Zone economiche speciali frammentate in 8 diverse strutture amministrative, **come si è avuto modo di dire in IVC 2023 FAST-CONFISAL plaude al nuovo assetto di governance centralizzato, all'istituzione dello Sportello Unico Digitale**

ZES – SUD, alle misure di semplificazione previste per le aziende già operative e quelle che si insedieranno quali la previsione di un'autorizzazione unica per l'avvio delle attività produttive, **nonché al rinnovo, anche per il 2025 con Legge di Bilancio, della gamma di incentivi ed agevolazioni per le imprese** (dal credito di imposta nella misura massima consentita dalla Carta degli aiuti a finalità regionale per l'acquisto di beni strumentali, agli incentivi per l'occupazione passando per le zone franche doganali). È da evidenziarsi peraltro l'approvazione con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 31 ottobre 2024, registrato dalla Corte dei conti al n. 3190/2024 del **Piano Strategico della ZES unica a cui ha partecipato altresì a titolo di stakeholder la CONFESAL nel "Tavolo di lavoro per il lavoro e le imprese" del 30 aprile 2024. Nel Piano strategico emergono peraltro due punti di grande interesse più volte sottolineati da FAST-CONFESAL, come si avrà modo di dettagliare nel prosieguo del documento:**

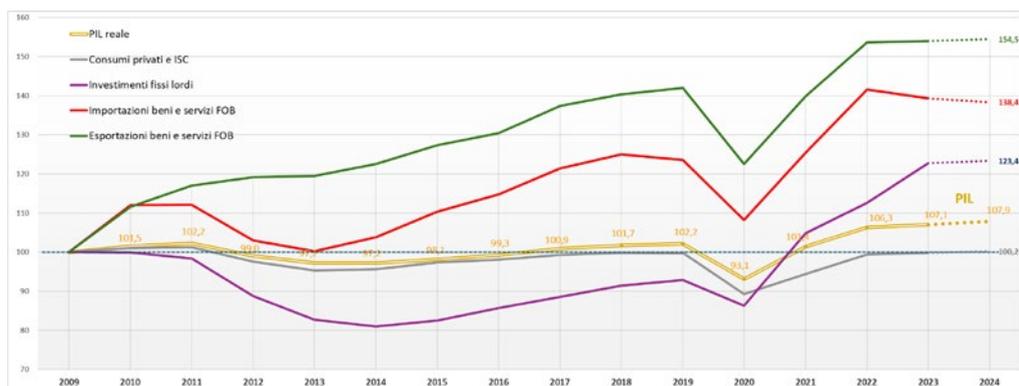
- da un lato, nel riconoscimento dell'importanza di sviluppare un sistema integrato di aree portuali, retroportuali e industriali, coordinando le politiche infrastrutturali in una più ampia strategia di sviluppo del Mezzogiorno. In tal senso, il Piano prevede di prioritizzare interventi legati al potenziamento dei principali assi viari e ferroviari sia lato merci che passeggeri; di miglioramento delle connessioni dei distretti/aree industriali e poli tecnologici alla rete infrastrutturale principale (porti, interporti e retroporti, hub logistici e aeroporti); al potenziamento della logistica, della multimodalità e dell'intermodalità e in particolare degli interporti quali infrastrutture logistiche per la raccolta e lo stoccaggio delle merci, ma anche quali infrastrutture per la prima trasformazione e lavorazione dei prodotti e per la gestione di servizi di ultimo miglio; il potenziamento e l'ammodernamento della rete viaria secondaria, in una logica di interconnessione con la rete infrastrutturale principale; l'ammodernamento, il miglioramento e l'efficientamento della gestione delle infrastrutture e dei relativi servizi; infine, l'implementazione degli investimenti relativi alla mobilità aerea avanzata, in coerenza con il Piano strategico nazionale ENAC 2021-2030.
- dall'altro lato, prevedendo espressamente "azioni di marketing" della ZES Unica sia verso le imprese già stabilite che verso gli operatori stranieri come evidenziato in IVC 2023, attraverso la predisposizione da parte della Struttura di missione di un piano di comunicazione e di marketing, la partecipazione ai principali eventi fieristici ed espositivi internazionali, l'organizzazione di eventi di presentazione della ZES unica al mondo imprenditoriale e l'istituzione di partenariati internazionali con altre zone economiche speciali, istituzioni finanziarie internazionali, ed associazioni di imprese straniere.

1.2 Andamenti macroeconomici nazionali

1. Consuntivato il 2023 con un incremento del PIL nazionale in termini reali del +0,7% rispetto al 2022, e con buone performance della componente della spesa per consumi finali delle famiglie e ISC (+1,0% rispetto al 2022) e degli investimenti fissi lordi (+8,5%), il 2024 si chiude con un pari incremento del prodotto interno del +0,7% secondo le ultime stime Istat, rallentato nella traiettoria di crescita dai dati negativi del PIL dei principali partner commerciali europei e dalle tensioni e conflitti internazionali.

Per il 2024 viene stimata una crescita moderata della domanda interna (+0,4%), degli investimenti fissi lordi (+0,5%) e delle esportazioni (+0,4%) rispetto all'anno precedente, mentre la componente delle importazioni è in terreno negativo (-0,7%). Sul lungo periodo emerge con forza la dinamicità della performance esportativa del paese, con un +54,5% nel periodo 2009-2024, nonché un buon recupero negli anni post-pandemia degli investimenti fissi lordi che segnano un +32,8% dai valori del 2019. Sostanzialmente invariata rispetto al 2009 la componente dei consumi privati interni.

Figura 3 - Andamento variabili macroeconomiche Italia 2009-2024 (valori indicizzati anno 2009=100)



Proprie elaborazioni su dati Istat; PIL e altre variabili a prezzi costanti valori concatenati con anno di riferimento 2020

2. Secondo le ultime stime di Banca d'Italia, è prevista una leggera accelerazione del PIL nel prossimo triennio, a tassi intorno all'1 per cento in media, sostenuti dalla ripresa dei consumi e dalle esportazioni mentre la componente degli investimenti sarebbero frenata dal ridimensionamento degli incentivi all'edilizia residenziale solo parzialmente bilanciati dalla spesa dei progetti legati al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e della graduale riduzione dei costi di finanziamento. La stessa Banca d'Italia ricorda comunque come le proiezioni sono aleatorie e fortemente soggetto all'incer-

tezza legata allo scenario internazionale, in primis dall'orientamento più o meno protezionistico delle politiche commerciali statunitensi e dalle tensioni geopolitiche in corso o latenti che potrebbero impattare sulle vendite all'estero e sulla fiducia di famiglie e imprese e quindi sulla domanda interna. **Di contro, al netto di eventi non programmabili, dovrebbe essersi stabilizzata la dinamica inflattiva per i prossimi anni.**

Tabella 4 – Proiezioni macroeconomiche per l'economia italiana al 2027 (variazioni percentuali y/y)

	2025	2026	2027
PIL (1)	0,8	1,1	0,9
Consumi delle famiglie	1,0	0,9	1,0
Consumi collettivi	1,4	1,0	-0,8
Investimenti fissi lordi	-0,5	1,2	0,6
<i>di cui:</i> Investimenti in beni strumentali	2,7	3,6	1,4
Investimenti in costruzioni	-3,3	-1,1	-0,3
Esportazioni totali	1,3	3,2	3,4
Importazioni totali	1,7	3,0	2,6
 Saldo di conto corrente della bilancia dei pagamenti (2)	 0,8	 0,8	 1,1
 Prezzi al consumo (IPCA)	 1,5	 1,5	 2,0
IPCA al netto dei beni energetici e alimentari	1,6	1,5	1,6
Occupazione (ore lavorate)	0,5	0,5	0,6
Occupazione (numero di occupati)	0,5	0,6	0,6
Tasso di disoccupazione (3)	6,1	6,1	6,1

Fonte: Banca d'Italia, "Proiezioni macroeconomiche per l'economia italiana", 13 dicembre 2024

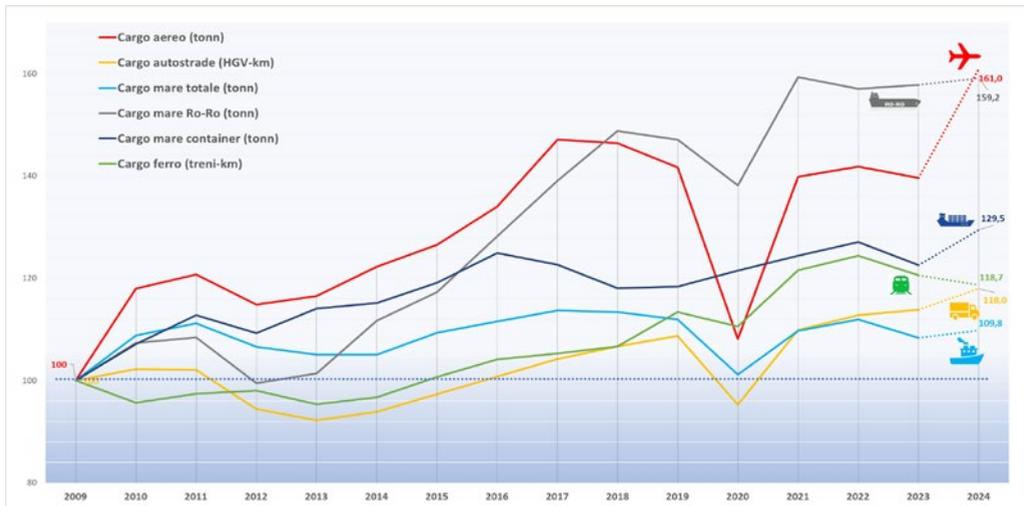
1.3 Andamenti del mercato dei trasporti nazionale

1.3.1 Comparto merci e logistica

1. Se, come già rilevato nei precedenti rapporti di Italia Velocemente Connessa, in termini aggregati il traffico merci ha sostanzialmente recuperato i valori pre-pandemia già nel corso del 2021, permangono delle differenziazioni alquanto evidenti sulle performance dei diversi settori.

Da un lato, godono di ottima salute i traffici di veicoli pesanti su autostrade AISCAT, i traffici marittimi di rotabili e il cargo aereo, con un andamento positivo per questi tre settori confermato anche per il 2024 rispetto all'anno precedente (rispettivamente del +3,6%, +0,8% e +15,3%). Ottime anche le performances dell'ultimo anno delle movimentazioni in contenitori (in tonnellate) con un incremento del +5,6% rispetto al 2023, dimostrando resilienza rispetto ai fattori esogeni e congiunturali del periodo che avrebbero potuto impattare pesantemente, quali i conflitti geopolitici e la crisi del Mar Rosso di cui anche FAST-CONFSAL ha voluto contribuire con una nota ad hoc. Sempre sul comparto marittimo, è invece ampia la contrazione per le altre tipologie merceologiche (rinfuse liquide e solide in particolare), che incidono pesantemente sull'aggregato totale delle movimentazioni portuali che nel 2024 dovrebbe essere di circa 2 punti percentuali inferiore ai valori del 2019. Sul versante cargo ferroviario, nonostante il 2024 registrerà dei traffici, in termini di treni-km, superiori ai valori del 2019, anche in questo caso negli ultimi due anni si registrano andamenti in negativo, con una contrazione stimata del -4,6% dei traffici nel 2024 rispetto al 2022.

Figura 4 - Andamento trasporto merci in Italia 2009-2024 (valori indicizzati anno 2009=100)



	Air Cargo	Autostrade	Totale cargo mare	Ro-Ro	Container	Cargo Ferro
	Tonnellate	Mln HGV-km	Tonnellate (Mln)	Tonnellate (Mln)	Tonnellate (Mln)	Treni km ('000)
2009	778.471	18.364	437,87	76,93	94,05	42.713
2019	1.103.119	19.964	490,35	113,21	111,30	48.429
2020	842.056	17.493	443,21	106,33	114,31	47.239
2021	1.088.779	20.178	480,61	122,57	117,01	51.932
2022	1.104.077	20.709	490,15	120,85	119,55	53.129
2023	1.086.817	20.912	474,39	121,43	115,27	51.507
2024 (stima)	1.253.100	21.655	480,71	122,44	121,78	50.707
Var. % 2024-2019	13,6%	8,5%	-2,0%	8,2%	9,4%	4,7%
Var. % 2024-2023	15,3%	3,6%	1,3%	0,8%	5,6%	-1,6%

Fonte: Istat per ferro, ESPO e STM-MIT per mare, AISCAT per autostrade, Assoaeroporti per air cargo; per il 2024 valori stimati applicando stime Fercargo per cargo ferro, gen-giu. e gen-mag. 2024/gen-mag. 2023 per traffici autostradali

2. In continuità con quanto evidenziato sin dal 2020 nei rapporti Italia Velocemente Connessa e prendendo spunto dall'indagine sui trasporti internazionali di Banca d'Italia, **anche nel corso del 2023 si è registrato il cronico deficit della bilancia dei trasporti mercantili, registrando un disavanzo di circa 10 miliardi di euro**, inferiore rispetto al picco del 2022 e del 2021 causato dal forte rincaro dei noli marittimi registrato in quegli anni e dovuto appunto al calo nel corso del 2023 dei costi medi del comparto navale e ad un aumento delle quote di mercato dei vettori nazionali in tale settore, ma persiste una evidente criticità. Al netto del recupero della quota di mercato dei vettori nazionali sull'import-export del settore marittimo, il comparto strada e cargo aereo invece vedono ulteriormente abbassarsi il market share degli operatori nazionali anche nel corso del 2023, **richiedendo quindi con ancora maggiore urgenza l'adozione di misure finalizzate a rinforzare l'offerta dei servizi di trasporto nazionali, ad incrementare le quote di mercato detenute dai vettori italiani**

nell'export del Made in Italy e quindi a riequilibrare la bilancia dei pagamenti del trasporto merci.

Tabella 5 - Andamento del saldo della bilancia dei trasporti mercantili in Italia 2014-2023

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

Flussi	Modo di trasporto	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Crediti	Nave	3.598	4.055	3.912	4.510	4.241	4.525	3.784	4.196	5.434	4.744
	<i>di cui: estero su estero</i>	2.136	2.347	2.074	2.712	2.503	2.802	2.151	2.348	3.310	2.826
	Aereo	299	286	287	352	376	319	346	426	466	339
	Strada	2.889	3.034	3.051	2.974	3.092	3.089	2.640	3.581	4.412	3.333
	Ferrovia	28	30	30	30	30	34	38	39	34	36
	Condotte	10	11	12	12	15	15	8	8	10	11
	Totale		6.825	7.417	7.293	7.878	7.754	7.981	6.816	8.250	10.356
Debiti	Nave	5.274	5.956	5.600	5.568	5.878	5.884	5.670	9.754	12.634	7.940
	Aereo	864	817	753	906	960	884	1.437	1.529	1.472	1.049
	Strada	5.262	5.423	6.061	6.215	6.305	6.300	5.843	7.446	9.202	8.241
	Ferrovia	378	372	380	404	399	384	317	335	344	422
	Condotte	574	587	563	543	308	443	298	461	705	728
	Totale		12.351	13.154	13.356	13.637	13.850	13.895	13.565	19.525	24.356
Saldi	Nave	-1.676	-1.901	-1.688	-1.058	-1.637	-1.359	-1.886	-5.558	-7.199	-3.196
	Aereo	-565	-531	-466	-554	-584	-565	-1.092	-1.102	-1.006	-710
	Strada	-2.373	-2.388	-3.010	-3.241	-3.213	-3.211	-3.202	-3.866	-4.789	-4.908
	Ferrovia	-350	-342	-349	-374	-369	-351	-279	-296	-310	-386
	Condotte	-563	-576	-550	-531	-293	-428	-290	-453	-694	-717
	Totale (A)		-5.526	-5.737	-6.064	-5.758	-6.096	-5.914	-6.749	-11.275	-13.999
<i>Memo:</i>											
Saldo complessivo dei servizi di trasporto¹ (B)		-8.286	-8.363	-8.418	-9.228	-9.518	-9.795	-7.988	-12.232	-17.413	-14.844
<i>A in percentuale di B</i>		66,7	68,6	72,0	62,4	64,0	60,4	84,5	92,2	80,4	66,8
Saldo di conto corrente		31.079	23.931	44.898	46.168	46.150	58.574	64.517	43.258	-30.919	9.680

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

Fonte: Banca d'Italia, Indagine sui trasporti internazionali di merci 2023, giugno 2024

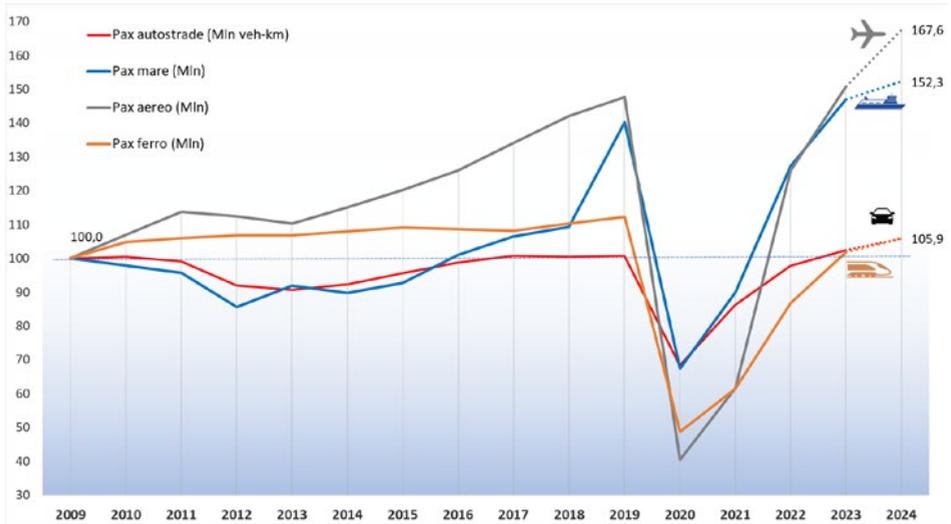
1.3.2 Comparto passeggeri

1. Come anticipato nello scorso rapporto di aggiornamento, il comparto passeggeri nel corso del 2023 ha sostanzialmente recuperato i valori pre-pandemici, anzi superandoli di circa il 5% per quel che concerne i traffici su mare (traghetti e crocieristi) e di circa il 2% per il trasporto aereo per le percorrenze dei veicoli leggeri su autostrade AISCAT. L'unica modalità che ancora non aveva raggiunto i valori pre-pandemia era il ferro che si attestava su 814 milioni di passeggeri contro gli 898 milioni del 2019.

Nel caso in cui dovessero consolidarsi i dati del 2024, il trasporto aereo e marittimo vedrebbero un incremento rispettivamente del 11,1% e del 3,5%; sempre del +3,5% l'in-

cremento delle percorrenze di veicoli leggeri su autostrade AISCAT mentre i passeggeri su ferrovia, nonostante il buon rimbalzo rispetto all'anno precedente (+4,0%), ancora non riuscirebbero ad eguagliare i valori del 2019 con un persistente -5,7%.

Figura 5 - Andamento trasporto passeggeri in Italia 2009-2024 (valori indicizzati anno 2009=100)



	Autostrade	Mare	Aereo	Ferro
	Mln veh-km	Mln Passeggeri	Mln Passeggeri	Mln Passeggeri
2009	64.207,80	48,16	130,70	799,87
2019	64.690,80	67,56	193,10	898,47
2020	43.919,40	32,45	52,93	389,88
2021	55.325,60	43,36	80,67	491,78
2022	62.772,60	61,36	164,64	693,60
2023	65.739,60	70,85	197,19	814,44

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

	Autostrade	Mare	Aereo	Ferro
	Mln veh-km	Mln Passeggeri	Mln Passeggeri	Mln Passeggeri
2024 (stima)	68.040,49	73,35	219,08	847,02
Var.% 2024-2019	5,2%	8,6%	13,6%	-5,7%
Var.% 2024-2023	3,5%	3,5%	11,1%	4,0%

Fonte: Eurostat per ferro, ESPO per porti inclusivo di traghetti e crociere, AISCAT autostrade e Assoaeroporti. Per il 2024 stima applicando i coefficienti di variazione gen-mag. autostrade da AISCAT, gen-giu per ferro

2. Per quel che concerne il **segmento del trasporto pubblico locale su ferro**, intendendo esclusivamente quello dei servizi regionali erogati da Trenitalia, da fonte MIT¹¹ appare non ancora superata la crisi post-Covid con la domanda che nel 2023 registrava ancora un livello inferiore del 13% rispetto al 2019 e del -9% nel primo semestre del 2014 rispetto all'analogo periodo del 2019, a fronte comunque di un'offerta dei correlati servizi che anche nel corso del primo semestre 2024 era del -7% rispetto al periodo gennaio-giugno del 2019. Come si avrà modo di vedere nel paragrafo a ciò dedicato e come rilevato ormai da molti anni da FAST-CONFISAL, indubbiamente sul comparto gravano importanti criticità con modifiche strutturali delle abitudini negli spostamenti casa-lavoro, dovuti da un lato all'espansione dei servizi di sharing-mobility e dalle modalità di lavoro da remoto a cui si aggiunge una cronica disaffezione degli utenti a causa della limitata offerta di servizi e di parco circolante di scarsa qualità, che determina un'urgenza non più derogabile di intervenire sul settore.

¹¹ - Struttura Tecnica di Missione – MIT, Osservatorio sulle tendenze mobilità passeggeri e merci II trimestre 2024

1.4 L'evoluzione del mercato del lavoro nel settore trasporti e logistica

1. Nel solco di quanto evidenziato nel rapporto *Italia Velocemente Connessa 2023* – in particolare nella sezione sull'aggiornamento del quadro conoscitivo del mercato del lavoro – il comparto trasporti e logistica si trova oggi al crocevia tra sfide congiunturali e trasformazioni strutturali profonde. **Il sistema occupazionale del settore è segnato da una persistente difficoltà nel garantire livelli adeguati di qualità del lavoro, retribuzioni coerenti con il valore delle prestazioni e meccanismi di valorizzazione professionale in linea con l'evoluzione tecnologica e normativa.**

Come già sottolineato nel sopra citato documento, la crescita del fabbisogno occupazionale e professionale nelle imprese di trasporti e logistica aree a vocazione logistica si accompagna a una preoccupante stagnazione delle dinamiche salariali, che si traduce a livello nazionale in una scarsa attrattività del settore, soprattutto per le nuove generazioni e per le donne. **L'ultima nota di aggiornamento della Fondazione SMA per FAST-CONFESAL stima che oltre il 60% delle aziende della logistica segnalino difficoltà nel reperimento di personale qualificato, in particolare per le mansioni tecniche, la guida di mezzi pesanti, la gestione dei sistemi digitali e la manutenzione ferroviaria e stradale.**

Tale fenomeno si inserisce in un quadro più ampio, delineato dal *Rapporto mondiale sui salari 2024–2025* dell'OIL, che evidenzia per l'Italia **una riduzione dei salari reali pari all'8,7% rispetto al 2008**, record negativo tra le economie del G20. **Parallelamente, tra il 1999 e il 2020, la produttività del lavoro in Italia è diminuita del 3%**, a fronte di una crescita media del 20-30% negli altri Paesi europei. Solo nel biennio 2021–2022 si è osservato un parziale recupero della produttività, che tuttavia non si è ancora tradotto in un beneficio concreto per i lavoratori, a causa del mancato adeguamento retributivo.

Il settore dei trasporti e della logistica presenta caratteristiche peculiari: una forte componente di lavoro operativo non remotizzabile, soggetto a turnazioni e vincoli organizzativi. L'invecchiamento del personale, la scarsità di nuovi ingressi, l'elevata mobilità in uscita e la diffusione di forme contrattuali flessibili o precarie generano un quadro di vulnerabilità sistemica, che rischia di compromettere la capacità del sistema di rispondere alla crescente domanda di trasporto efficiente e sostenibile, soprattutto alla luce degli obiettivi del PNRR e della transizione energetica. Queste condizioni accentuano l'effetto distorsivo della stagnazione salariale, a fronte della crescente complessità dei profili professionali.

A ciò si aggiunge un fabbisogno strutturale di forza lavoro qualificata che, come rilevato nel *Rapporto sul futuro della competitività europea* (2024), costituisce una criticità per la tenuta del sistema logistico continentale. Si stima una carenza di circa 400.000 conducenti a livello europeo, con una domanda destinata a crescere in conseguenza

del ricambio generazionale e della transizione tecnologica.

2. In risposta a tali criticità, FAST-CONFSAL propone una rivisitazione dell'architettura contrattuale del settore, fondata su tre assi principali:

- crescita salariale legata alla produttività e all'inflazione, tramite l'adozione di un indice composito contrattualmente definito;
- riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario, con obiettivo strategico di 36 ore settimanali, in linea con l'evoluzione tecnologica e con la necessità di migliorare la qualità della vita lavorativa;
- introduzione del salario professionale, articolato su parametri oggettivi quali formazione, responsabilità, esperienza e aggiornamento tecnico, in alternativa alle sole logiche retributive basate sull'anzianità.

FAST-Confsal propone inoltre l'istituzione di commissioni permanenti di monitoraggio contrattuale, con rappresentanza paritetica, incaricate di valutare periodicamente gli indicatori di performance economico-sociale (produttività, benessere lavorativo, inflazione, investimenti) e orientare in modo dinamico le politiche retributive e organizzative.

Viene ribadita, inoltre, la centralità della contrattazione di secondo livello, intesa come strumento di adattamento territoriale e settoriale delle regole generali, capace di recepire le specificità locali del mercato del lavoro e le esigenze delle imprese e dei lavoratori.

Questa prospettiva si colloca in un progetto di modernizzazione delle relazioni industriali, in cui il lavoro è riconosciuto come fattore strategico di competitività. Rimettere al centro la persona, la sua formazione, la sua retribuzione e la sua sicurezza costituisce la condizione per costruire un sistema dei trasporti all'altezza delle sfide industriali e sociali del Paese.

1.4.1 L'occupazione femminile e giovanile: criticità e prospettive di riequilibrio

1. All'interno di questo scenario, meritano attenzione specifica **le dinamiche occupazionali di donne e giovani. Entrambi i gruppi risultano storicamente sottorappresentati nel settore, spesso relegati a mansioni a bassa qualificazione e soggetti a discriminazioni dirette e indirette.**

Il Rapporto mondiale sui salari 2024–2025 evidenzia come le disuguaglianze salariali di genere restino marcate nei Paesi ad economia avanzata, con le donne sovra-rappresentate nei lavori meno retribuiti e penalizzate nell'accesso a ruoli apicali e tecnici. In Italia, il fenomeno è aggravato dalla scarsa presenza femminile nei comparti tecnico-industriali: **solo il 14% degli occupati nei trasporti e nella logistica è donna, con una quota inferiore al 5% nei ruoli operativi.**

Anche per i giovani la situazione appare critica: **il tasso di occupazione under 30 è**

inferiore alla media nazionale, e prevalgono forme contrattuali instabili, con scarse prospettive di crescita. Il divario è non solo quantitativo ma anche qualitativo: le nuove generazioni, pur essendo mediamente più istruite, incontrano ostacoli all'ingresso strutturale nel settore, a causa della carenza di percorsi formativi professionalizzanti e della scarsa apertura del sistema produttivo all'innovazione generazionale.

2. Per colmare questi gap, FAST-CONFISAL propone:

- l'istituzione di un Fondo Paritetico di Inclusione e Formazione, cofinanziato da imprese e risorse pubbliche, per supportare percorsi altamente qualificanti in mobilità sostenibile, logistica intelligente e manutenzione evoluta;
- la promozione di accordi di secondo livello che valorizzino benefit contrattuali legati alla conciliazione vita-lavoro (orario flessibile, lavoro agile, servizi alla genitorialità), misure legate al welfare aziendale in coerenza con le misure della Legge di Bilancio 2025 a sostegno delle lavoratrici madri;
- la sperimentazione di percorsi duali scuola-lavoro, anche in convenzione con ITS, Università e Accademie del trasporto, per favorire l'inserimento dei giovani attraverso contratti di apprendistato professionalizzante con accompagnamento sindacale.

L'inclusione reale di donne e giovani non è solo una questione di equità, ma una leva essenziale per affrontare il fabbisogno crescente di competenze e garantire la sostenibilità sociale e operativa del sistema dei trasporti. Una logistica moderna e un trasporto competitivo non possono prescindere dalla piena valorizzazione del capitale umano, in tutte le sue dimensioni.

1.4.2 Considerazioni di sintesi

Tale visione è coerente con l'impostazione multilivello delineata nel documento *“Previdenza, lavoro e famiglia – Legge di Bilancio 2025”* della Confederazione Confisal, che sottolinea la necessità di valorizzare il lavoro stabile, contrastare il precariato involontario e promuovere strumenti di conciliazione vita-lavoro in settori chiave come quello dei trasporti, con particolare attenzione ai contesti ad alta intensità di presenza fisica.

Un ulteriore elemento strategico è rappresentato dall'introduzione di commissioni permanenti di monitoraggio contrattuale, congiunte tra rappresentanze sindacali e datoriali, finalizzate a verificare periodicamente i principali indicatori di performance economica e sociale (produttività, benessere lavorativo, investimenti, inflazione) e orientare in modo dinamico le scelte in materia di salario, orario e welfare.

Tale proposta, pur ancorata ai principi della contrattazione collettiva e dell'equilibrio sostenibile, si colloca in una prospettiva di modernizzazione del sistema delle relazioni industriali, nella quale il lavoro non è più concepito come mera variabile di aggiustamento, ma

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

come fattore strategico di crescita e competitività. In tal senso, rilanciare il ruolo del lavoro significa rimettere al centro la persona, la sua formazione, la sua retribuzione e la sua sicurezza: obiettivi prioritari in un settore che rappresenta un'infrastruttura viva del Paese.

2. STATO DELL'ARTE DELLE PROPOSTE IVC

2.1 Sintetica relazione delle attività svolte

1. In analogia con quanto effettuato nelle precedenti edizioni di "Italia Velocemente Connessa" di seguito vengono rappresentate le attività e i confronti istituzionali espletati nel corso del 2024, utili a far emergere e recepire le istanze del sindacato in materia di trasporti, logistica, lavoro e infrastrutture, con l'obiettivo di far emergere proposte su tematiche strutturali, di contribuire al dibattito nel caso di tematiche congiunturali, di massimizzare l'accoglimento delle proprie proposte da parte dei decisori pubblici e di implementarle operativamente.

Si riportano quindi graficamente, evidenziandone lo sviluppo temporale, le principali attività effettuate nel corso del periodo di riferimento.

Le attività nel 2024, al pari dell'anno precedente, possono essere clusterizzate sinteticamente in due parti.

La prima, in comunicazioni inviate e presentate ad organi istituzionali:

- a) **La presentazione "Il trasporto aereo in Italia: Fabbisogni e Proposte per il rilancio" discussa con il Viceministro del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 18.06.2024**
- b) **La nota di audizione presso la IX Commissione della Camera dei Deputati il 22.06.2024 in merito all'"Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana"**

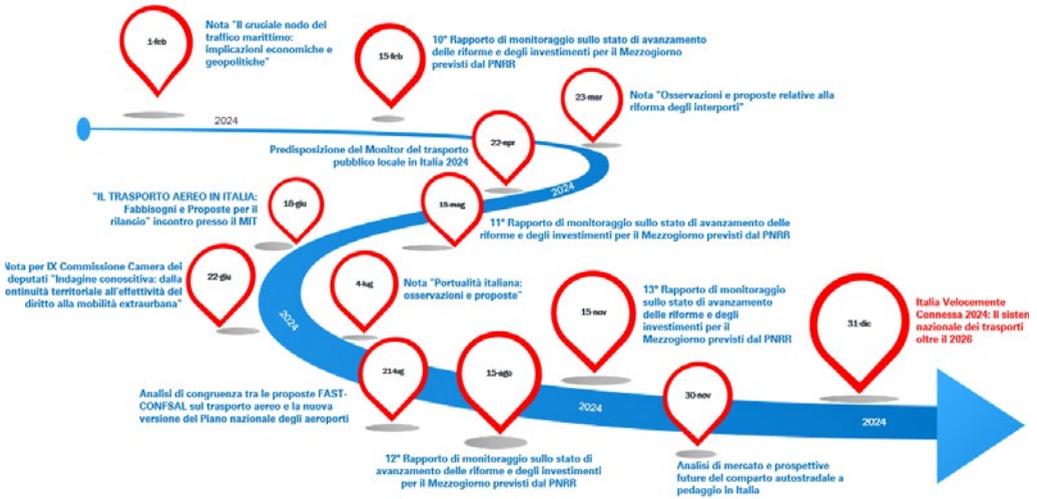
La seconda parte in termini di analisi, pubblicazioni e organizzazione di eventi:

- a) **L'organizzazione del convegno annuale di presentazione dello stato di avanzamento di Italia Velocemente Connessa per l'anno in corso, che verosimilmente sarà svolto nel primo trimestre del 2025**
- b) **La pubblicazione di rapporti trimestrali di monitoraggio sullo stato di avanzamento delle riforme e degli investimenti per il Mezzogiorno previsti dal PNRR prescelti dalle sedi territoriali**
- c) **La predisposizione di note inerenti le riforme in discussione su tematiche di interesse del sindacato: più in particolare le note di considerazioni e proposte sulla riforma della portualità e dell'interportualità nazionale**
- d) **L'elaborazione di analisi, report ed approfondimenti su tematiche di interesse del sindacato: l'analisi dello stato di salute del trasporto pubblico in Italia, un rapporto sul mercato delle concessionarie autostradali in Italia e l'analisi di congruenza tra le proposte FAST-CONFESAL emerse in materia di trasporto aereo e il nuovo Piano nazionale degli aeroporti di luglio 2024.**

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Figura 6 - Rappresentazione temporale delle attività svolte nell'alveo di Italia Velocemente connessa anno 2024



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

1. In via continuativa rispetto a quanto effettuato nel corso degli scorsi anni, viene verificata l'efficacia delle attività svolte nel corso del periodo di riferimento attraverso l'indicazione qualitativa dell'accoglimento, dell'adozione, dell'approvazione e dell'implementazione o meno da parte delle istituzioni competenti delle istanze promosse e avanzate dal sindacato nella piattaforma "Italia Velocemente Connessa". Come già ricordato, l'inclusione delle proposte FAST-CONFESAL in atti normativi, documenti programmatici ed iniziative di finanziamento se da un lato producono l'accettazione della proposta, dall'altro lato spingono il sindacato nel monitoraggio della sua attuazione.

In quest'ottica rientrano gli strumenti di monitoraggio messi in campo, da quello sul PNRR ai contributi predisposti per convegni e incontri istituzionali, in cui si vuole dare conto dell'avanzamento dell'operatività e dell'impatto della singola misura.

Dai rapporti precedenti emergeva il seguente quadro:

- Nel periodo 2020-2021, delle 38 proposte circolate da FAST-CONFESAL, 21 di queste sono state pienamente accolte (55,3%), 7 parzialmente accolte (18,4%) e 10 non accolte (26,3%).
- Nel periodo 2021-2022, delle 30 proposte avanzate¹² da FAST-CONFESAL, 6 di queste sono state pienamente accolte (20,0%), 8 parzialmente accolte (26,7%) e 16 non accolte (53,3%).
- Nel periodo 2022-2023, delle 33¹³ proposte avanzate da FAST-CONFESAL, 6 di queste sono state pienamente accolte (23,1%), 13 parzialmente accolte (39,4%) e 14 non accolte (42,4%).

Nel periodo corrente, come meglio dettagliato in seguito, delle 39 proposte avanzate in Italia Velocemente connessa del 2023, 9 istanze risultano pienamente accolte (23,1%), 15 parzialmente accolte (38,5%) ed altrettante non accolte, per cui queste ultime pesano in una percentuale decisamente più bassa rispetto a quanto verificato in IVC 2022 e 2023.

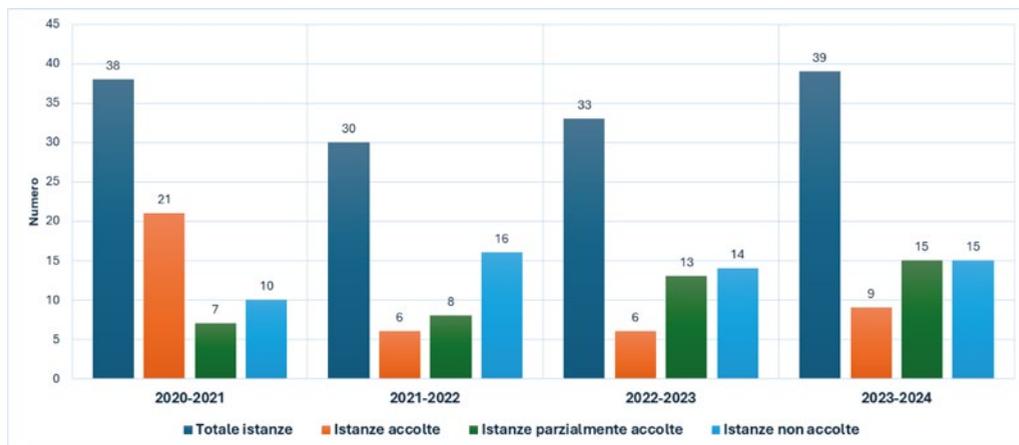
E' da evidenziare altresì che, nell'ultimo anno, delle 9 proposte accolte 8 di queste avevano carattere di "alta" urgenza, riguardanti in particolare gli indirizzi di coordinamento centrale in materia di governance portuale, di sviluppo di infrastrutture per la sosta degli autotrasportatori in aree su standard europeo, di finanziamenti per la digitalizzazione dei nodi interportuali e per gli operatori della logistica e infine di incremento quantitativo e qualitativo del reclutamento di personale nelle

¹² - Inclusive delle 10 non accolte e delle 7 parzialmente accolte del 2020-2021, delle nuove proposte illustrate in "Italia Velocemente Connessa" del 2021 e delle nuove proposte emerse nel corso del 2022

¹³ - Inclusive delle 16 non accolte e delle 8 parzialmente accolte del 2021-2022 e delle nuove proposte illustrate in "Italia Velocemente Connessa" del 2022

pubbliche amministrazioni.

Figura 7 - Articolazione delle proposte FAST-CONFISAL 2020-2024



2. Si fornisce di seguito il dettaglio dello stato di adozione o meno delle proposte avanzate da FAST-CONFISAL nel corso del 2024 elencate in Italia Velocemente Connessa 2023.

Metodologicamente, si è proceduto a clusterizzare le plurime proposte di FAST-CONFISAL in ambiti omogenei, al netto pertanto delle proposte già pienamente accolte nel corso degli scorsi anni, indicando i riferimenti dei documenti e delle note dell'ente in cui sono stati contenuti, e verificando l'adozione o meno¹⁴ delle singole proposte nei documenti, norme ed iniziative nazionali implementate nel corso del 2023.

¹⁴ - Il grado di accoglimento delle istanze viene rappresentato graficamente come segue:



istanza accolta



istanza parzialmente accolta



istanza non accolta

2.2.1 Infrastrutture e servizi

Proposta	Implementazione del pacchetto di proposte individuato nel Flagship Project 1 di FAST-CONFISAL "Solo il Ponte ci sta stretto" per la competitività e lo sviluppo del Mezzogiorno	ID	1.1
		Urgenza di intervento	
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC; Monitoraggi trimestrali PNRR
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	<p>Si rimanda al successivo capitolo per gli approfondimenti di dettaglio. In linea generale, e fermo restando che il pacchetto di proposte di FAST-CONFISAL per la Calabria e la Sicilia guarda un orizzonte temporale al 2030, già nel primo anno di implementazione le istanze possono considerarsi parzialmente accolte.</p> <p>Più nello specifico, con focus appaiono avanzare a buon ritmo gli interventi programmati sul porto di Gioia Tauro, che avanza significativamente anche nell'infrastrutturazione delle connessioni ferroviarie al fine di sviluppare traffici gateway, e negli scali siciliani. Sempre lato merci, appaiono rilevanti le previsioni contenute nel PNA 2035 relativamente al potenziamento del cargo aereo negli scali di Catania e Lamezia Terme. Lato segmento passeggeri, lo stesso PNA 2035 prevede la razionalizzazione ed il potenziamento degli obblighi di OSP a servizio degli scali siciliani e calabresi e i nuovi POT delle ADSP territoriali hanno cominciato a definire una specializzazione funzionale nei segmenti passeggeri dei singoli porti. Positivi altresì gli accoglimenti dell'estensione del progetto di Smart Road lungo l'A2 e il recruitment di figure professionali tecniche per le PA locali impegnate nella messa a terra dell'ingente mole di investimenti previsti nei prossimi anni.</p> <p>Se si accoglie con favore l'accelerazione da parte di RFI degli interventi per l'adeguamento agli standard prestazionali del treno merci europeo sulla tratta Taranto-Metaponto-Sibari-Paola-Gioia Tauro al 2026, va posta un'attenzione particolare al rispetto del cronoprogramma della consegna dei cantieri del Ponte sullo Stretto di Messina nonché la definizione delle soluzioni progettuali e la conseguente copertura economica della tratte di AV Salerno-Reggio Calabria in territorio calabrese, in cui non sono stati registrati avanzamenti significativi rispetto all'anno precedente. Da attenzionare anche, nonostante dei progressi sia nelle progettazioni che nella realizzazione dei lavori, gli interventi sulla rete viaria primaria calabrese (A2 tra Cosenza e Atilia) e siciliana (A18).</p>	<p>CDP MIT-RFI 2022-2026 agg. 2024, CDP MIT-ANAS 2021-2025; POT AdSP; PNA 2035; PNRR; Schede Silos Camera dei Deputati</p>	

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Implementazione del pacchetto di proposte individuato nel Flagship Project 1 di FAST-CONFSAL "Solo il Ponte ci sta stretto" per la competitività e lo sviluppo del Mezzogiorno	ID	1.1
		Urgenza di intervento	 MAX
		Riferimenti FAST CONFSAL	IVC; Monitoraggi trimestrali PNRR
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	Risultano invece da monitorare con attenzione i cantieri relativi alla manutenzione e completamento della viabilità stradale secondaria in Sicilia e Calabria e lo sviluppo delle progettualità di connessione multimodale degli scali aeroportuali di Crotone e Comiso.		

Proposta	Sviluppare con celerità il progetto di fattibilità per la velocizzazione della tratta ferroviaria passeggeri Roma-Genova. Per il settore merci interventi di adeguamento a standard europeo della tratta Bologna-Firenze con prosecuzione verso Pisa ed il potenziamento della linea Pontremolese.	ID	1.2
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFSAL	IVC
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	L'Allegato al DEF 2024 non riporta i dettagli degli interventi ferroviari inclusi nelle opere strategiche ma non appare alcun riferimento allo sviluppo della progettualità AV o AVR della tratta ferroviaria Roma-Genova che anzi non è rinvenibile nemmeno nell'aggiornamento 2024 del CDP MIT-RFI. Nessun avanzamento sulla parte di accessibilità merci dell'area, in particolare per la linea Pontremolese, in cui nella tratta Parma-Vicofertile mancano 113 milioni di euro con progetto definitivo approvato, mentre la seconda fase ha visto incrementare il fabbisogno da circa 3,6 Mld di euro a 5,3		CDP MIT-RFI 2022-2026 agg. 2024

Proposta	Sviluppare con celerità il progetto di fattibilità per la velocizzazione della tratta ferroviaria passeggeri Roma-Genova. Per il settore merci interventi di adeguamento a standard europeo della tratta Bologna-Firenze con prosecuzione verso Pisa ed il potenziamento della linea Pontremolese.	ID	1.2
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	per il completamento del raddoppio rimanendo in progettazione di fattibilità.		

Proposta	Recupero e rilancio della progettualità S.I.S.Te.M.A. del MIT in ottica Smart city	ID	1.3
		Urgenza di intervento	 MEDIUM
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	Nonostante il progetto di paternità MIT è esattamente finalizzato al rilancio territoriale e al raggiungimento di una omogeneizzazione del diritto alla mobilità sia per le aree interne che nel rapporto centro-periferia al fine di ridurre i divari esistenti di accessibilità, coerentemente quindi alle previsioni del PNRR e delle linee politiche nazionali in materia di mobilità urbana, non si registra alcun sviluppo in merito.	PNRR e PNC; Indirizzi Ministero del Sud, Coesione Territoriale	

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Sblocco dei progetti e cantieri incagliati di primaria importanza per il trasporto passeggeri e merci del paese, alcuni dei quali commissariati ma senza significativi avanzamenti: l'avanzamento tecnico del corridoio autostradale tirrenico tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia; la gronda e gli interventi ferroviari nel nodo di Genova; il potenziamento ferroviario delle connessioni con i valichi svizzeri come il raddoppio Vignale-Oleggio-Arona ed il potenziamento della Gallarate-Rho; la Pedemontana veneta e la Pedemontana lombarda e riequilibrio nel divario nella elettrificazione della rete ferroviaria tra Mezzogiorno e resto del Paese		ID	1.4
			Urgenza di intervento	 <p>HIGH</p>
			Riferimenti FAST CONFAL	IVC
Risultanze accoglimento	Note		Riferimenti	
	<p>Per quel che concerne il corridoio tirrenico San Pietro Palazzi-Tarquinia, dal punto di vista amministrativo con il DL 89/2024 è stata dipanata la questione del passaggio degli elaborati progettuali da SAT ad ANAS ed è stato successivamente nominato il Commissario straordinario di ANAS per l'intervento.</p> <p>Lato Gronda di Genova, sono stati avviati una serie di iniziative propedeutiche all'avvio dei lavori per le successive fasi di cantierizzazione, nelle more dell'iter approvativo degli adeguamenti progettuali al momento in corso con approvazione del progetto esecutivo atteso per il 2025 e un costo schizzato a 7 miliardi di euro.</p> <p>L'insieme degli interventi ferroviari nel capoluogo ligure utili anche al completamento del Terzo Valico (quadruplicamento della linea tra Voltri e Sampierdarena, collegamento Parco Campasso-Porto di Genova, sestuplicamento Principe-Brignole) sono in lavorazione con chiusura dei cantieri fissata per il 2026. Le connessioni ferroviarie verso i valichi svizzeri (Vignale-Oleggio-Arona) risultano invece ferme con basse coperture finanziarie.</p> <p>Operativa la Pedemontana veneta a partire da marzo 2024 ed in partenza i lavori per le tratte B2 e C della Pedemontana lombarda. Procedono con un avanzamento finanziario al 31.10.2024 del 23% gli interventi di elettrificazione delle ferrovie nel Mezzogiorno ex PNRR.</p>		<p>CDP RFI-MIT 2022-2026 agg. 2024; PEF ASPI; PNRR; Schede SILOS Camera dei Deputati</p>	

Proposta	Realizzazione su linea AV/AC Napoli-Bari della stazione AV di Foggia per migliorare l'intermodalità con la costituzione di un HUB multimodale	ID	1.5
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	A fine luglio 2024 RFI ha aggiudicato la gara d'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione della nuova fermata AV Foggia Cervaro per un investimento complessivo di circa 47,2 milioni di euro e ultimazione dei lavori prevista entro il 2026. Tra gli interventi complementari risulta in realizzazione il PRG e l'impianto ACC-M di Foggia mentre non vi sono novità di inclusione nei programmi di RFI sull'elettrificazione della linea ferroviaria Foggia Manfredonia incluso il raccordo con il porto alti fondali e la realizzazione della connessione ferroviaria tra Stazione AV e lo scalo aeroportuale foggiano.	CDP MIT-RFI 2022-2026 agg. 2024; Italia Domani; FSC 2014-2020

Proposta	Attento monitoraggio delle opere PNRR e PNC per il completamento dell'AV/AC sulle direttrici nazionali ferroviarie (Brennero, connessioni diagonali, Mezzogiorno d'Italia) e per la manutenzione e il potenziamento degli assi stradali, per le infrastrutture ed i servizi di TPL, per le connessioni di ultimo miglio ferroviarie e stradali per porti e interporti per migliorare l'efficienza, l'efficacia e il potenziamento del sistema della mobilità e logistica per passeggeri e merci riequilibrando i divari esistenti nel nostro Paese.	ID	1.6
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC; Monitoraggi trimestrali PNRR

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Nonostante la rimodulazione del PNRR avvenuta a fine dicembre 2024 che ne ha stralciato l'intervento, le opere di adduzione al Brennero relative alla circonvallazione ferroviaria di Trento hanno trovato immediata copertura	PNRR; PNC; Corte dei Conti – Relazione sullo stato di attuazione del

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Attento monitoraggio delle opere PNRR e PNC per il completamento dell'AV/AC sulle direttrici nazionali ferroviarie (Brennero, connessioni diagonali, Mezzogiorno d'Italia) e per la manutenzione e il potenziamento degli assi stradali, per le infrastrutture ed i servizi di TPL, per le connessioni di ultimo miglio ferroviarie e stradali per porti e interporti per migliorare l'efficienza, l'efficacia e il potenziamento del sistema della mobilità e logistica per passeggeri e merci riequilibrando i divari esistenti nel nostro Paese.	ID	1.6
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC; Monitoraggi trimestrali PNRR

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>economica nel CDP MIT-RFI aggiornato del 2024 e l'intervento è in corso di realizzazione. Per quel che concerne gli altri interventi ferroviari di AV del PNRR, secondo l'ultima rilevazione della Corte dei Conti, la tratta Brescia-Verona-Vicenza-Padova presenta uno stato di avanzamento della spesa del 69%, il Terzo Valico del 57%, la Napoli-Bari del 52%, la Palermo-Catania del 6% e la Salerno-Reggio del 1%. I progetti di collegamenti diagonali presentano un avanzamento finanziario del 18% per la Orte-Falconara e del 13% per la Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia. Più problematici i progetti del PNC relativi al comparto stradale / autostradale in ritardo sulla componente degli interventi di monitoraggio dinamico, dei piani di manutenzione previsti nella Strategia Aree interne, di manutenzione e messa in sicurezza della A24/A25 e di adeguamento del Traforo del Gran Sasso, nonché l'implementazione di una piattaforma tecnologica per il monitoraggio dinamico da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale, su cui si richiede nuovamente un'attenzione particolare anche tenuto conto dei profili di sicurezza sulla circolazione che rivestono tali progetti. Lato TPL, sia in termini di aggiudicazione dei progetti di TRM che di acquisto del materiale rotabile, le scadenze appaiono in linea con le tempistiche del PNRR mentre i progetti di ultimo-penultimo miglio nei porti nazionali finanziati a valere sul PNC risultano in ritardo.</p>	PNRR 2024; RGS Report PNC; CDP MIT-RFI agg. 2024.

Proposta	Varo di un piano nazionale finalizzato all'adeguamento dei terminal degli interporti di rilevanza nazionale alle caratteristiche del modulo europeo a 740 metri	ID	1.7
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC; Osservazioni e proposte relative alla riforma degli interporti

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Sebbene nella riforma della legge quadro sugli interporti, attualmente in discussione al Senato, vengano previste risorse aggiuntive per lo sviluppo e il potenziamento delle infrastrutture interportuali (21 Mln in un triennio), non sono dettagliati gli ambiti e gli interventi potenzialmente finanziabili con tali risorse. In tutti i casi le risorse destinate all'adeguamento al modulo europeo dei binari dei terminal interportuali e delle tratte di adduzione necessiterebbe di importi decisamente maggiori.	Proposta di legge A.C. 703-A approvata dalla Camera marzo 2024

Proposta	Implementazione del pacchetto di misure per il trasporto aereo indicate nel Flagship Project 2 di FAST-CONFESAL	ID	1.8
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Come più dettagliatamente descritto nel paragrafo 3.2 del presente lavoro, complessivamente il pacchetto di misure può considerarsi parzialmente accolto. Nella nuova versione del PNA 2035 vengono infatti accolte pienamente le proposte di FAST-CONFESAL riguardanti la promozione delle iniziative per la digitalizzazione della movimentazione cargo, il potenziamento delle cargo cities aeroportuali e	PNA 2035 versione luglio 2024

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Implementazione del pacchetto di misure per il trasporto aereo indicate nel Flagship Project 2 di FAST-CONFISAL	ID	1.8
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	l'inclusione degli OSP per alcune aree del Paese a scarsa con-accessibilità. Più limitato l'accoglimento di alcune istanze in materia di definizione del posizionamento strategico di ITA Airways, di identificazione degli strumenti di cooperazione tra scali appartenenti alla stessa rete territoriale, di razionalizzazione degli incentivi ai vettori, di supporto pubblico agli investimenti in digitalizzazione per il segmento passeggeri e di velocizzazione delle tempistiche degli interventi di connessione intermodali di alcuni aeroporti nazionali. Non appaiono recepiti, invece, i punti relativi agli incentivi pubblici per la decarbonizzazione dei trasporti e l'attenzione agli aspetti formativi e contrattualistici del personale di terra e aria impiegato nel settore.	

Proposta	Attivare il TAV-Bonus per il Mezzogiorno	ID	1.9
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Come rilevato nelle precedenti edizioni di IVC, non risulta previsto in alcuna misura del governo l'attivazione di un sussidio per gli operatori del trasporto ferroviario passeggeri al fine di incrementare la connettività delle aree a deficit di	MOVEO

Proposta	Attivare il TAV-Bonus per il Mezzogiorno	ID	1.9
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	<p>accessibilità e di domanda del Mezzogiorno con servizi a standard alta velocità. Ciò nondimeno, il documento MOVEO trattava già nel 2022 dell'argomento prevedendo espressamente tali sussidi a p. 13.</p>		

Proposta	Creazione di un Fondo per la resilienza del trasporto merci	ID	1.10
		Urgenza di intervento	 MEDIUM
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	<p>Non risulta prevista l'attivazione di un Fondo con tali caratteristiche, nonostante, come già rilevato nel 2022 e nel 2023, nel documento MOVEO venga invocata la necessità di elaborare un "Piano di resilienza per i servizi di trasporto essenziali" (p. 36), riferito tuttavia al settore passeggeri.</p>	MOVEO	

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Favorire l'aggregazione industriale nel comparto trasporti e logistica attraverso la semplificazione degli strumenti che permettono collaborazioni e aggregazioni tra imprese nell'ambito di filiere	ID	1.11
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFSAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Al netto del Piano Transizione 5.0 e del Fondo per il sostegno alla transizione industriale, che comunque hanno obiettivi differenti, non sono state approvate misure specifiche atte a favorire l'aggregazione di imprese e la crescita dimensionale (ad es. reti d'impresa, associazioni temporanee d'impresa, ecc.), aumentando ad esempio l'importo dei maggiori valori fiscalmente riconosciuti derivanti da operazioni di aggregazione di cui al "Bonus Aggregazioni", la riduzione del cuneo fiscale del lavoro nel caso di aggregazione di imprese di filiera o la stabilizzazione e rafforzamento dell'ACE ai fini della capitalizzazione delle PMI.	PNRR

Proposta	Stanziamiento di incentivi fiscali per le imprese produttrici che optano per contratti "franco destino" anziché "ex-works"	ID	1.12
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFSAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Come evidenziato sin dal 2020 e ripetuto al capitolo 1 del presente lavoro, la bilancia dei pagamenti nel settore del trasporto merci è cronicamente negativa. Pur aumentando le proprie esportazioni spendiamo di più a causa della logistica del nostro import-export che è gestita da player stranieri e	Banca d'Italia - Indagine sui trasporti internazionali di merci 2024

Proposta	Stanziamiento di incentivi fiscali per le imprese produttrici che optano per contratti "franco destino" anziché "ex-works"	ID	1.12
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	che impatta sulle entrate dell'erario e sulle performance economiche delle nostre aziende della logistica. L'ex works, ovvero la vendita di beni franco fabbrica con gli obblighi di logistica a carico dell'acquirente, che sgrava l'impresa venditrice di tutta una serie di obblighi e responsabilità, è cresciuta secondo SRM (Banca Intesa) del 20% nel 2024 con il 75% delle imprese nazionali del Nord che la usano e non hanno intenzione di valutare formule contrattuali alternative, come per esempio il franco destino che prevede la consegna fino al destinatario, un modello che impegnerebbe anche gli operatori italiani nell'export del made in Italy. Appare quantomai urgente identificare delle misure che incentivino le imprese cariatrici a scegliere modalità contrattuali alternative.	

Proposta	Semplificazione e rafforzamento degli strumenti già in essere tesi a favorire l'aggregazione industriale del comparto costruzioni ed edilizia pubblica, con parallela promozione dell'incremento dell'offerta di lavoro nel comparto	ID	1.13
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Come già evidenziato in IVC 2022 e 2023, non risultano approvate o in discussione misure normative e fiscali tese a favorire l'aggregazione industriale del comparto delle costruzioni nazionale, né a far fronte alla conclamata	/

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Semplificazione e rafforzamento degli strumenti già in essere tesi a favorire l'aggregazione industriale del comparto costruzioni ed edilizia pubblica, con parallela promozione dell'incremento dell'offerta di lavoro nel comparto	ID	1.13
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFSAL	IVC
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	mancanza di figure professionali di media-bassa qualifica (circa 54.000 operai secondo ANCE) nel settore attraverso misure atte a ridurre il disallineamento tra domanda ed offerta di lavoro, implementando politiche attive e di formazione.		

Proposta	Implementazione della proposta individuato nel Flagship Project 3 di FAST-CONFSAL per la realizzazione e la gestione pubblica di un sistema digitale per la gestione collaborativa delle flotte e degli ordini finalizzata all'ottimizzazione dei carichi della logistica urbana e di medio-lungo raggio	ID	1.14
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFSAL	IVC
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	Come meglio evidenziato al paragrafo 3.3, nei primi mesi del 2025 è prevista la pubblicazione di un bando da parte del MIT per l'erogazione di finanziamenti a favore delle imprese del trasporto merci e della logistica nazionali a valere sulle risorse del PNRR M3C2 2.1.3 Log-in-Business. Tra le misure finanziabili vi rientrano progetti legati allo sviluppo di soluzioni IT di logistics-as-a-service per l'incrocio della domanda ed offerta di carichi per il trasporto stradale sia per il segmento di logistica urbana che per i trasporti di medio-lungo raggio.	Confetra- Circolare PNRR Preinformativa sul prossimo bando MIT per investimenti digitali delle imprese M3C2 2.1.3	

Proposta	Fronteggiare, con programmi formativi finanziati, campagne promozionali tese ad aumentare la vocazione tra i giovani e con incentivi economici per l'acquisizione delle patenti, il deficit di autisti professionisti in Italia nell'autotrasporto e di macchinisti nel settore ferroviario	ID	1.15
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Confermato anche per il 2024 il bonus per l'ottenimento della CQC per giovani autisti con contributo fino all'80% della spesa sostenuta con un tetto massimo di 2.500 euro. Non risulta invece approvata misura analoga per i macchinisti ferroviari. Nonostante il settore del trasporto e della logistica sia uno di quelli a più forte domanda di risorse umane sconta ancora un gap in termini di attrattività probabilmente anche dovuto alla scarsa conoscenza delle professioni e del settore ed alla scarsa pubblicità e promozione presso i giovani.</p>	/

Proposta	Monitoraggio delle iniziative in corso finanziate con fondi europei (PASS4CORE) e rapido avvio del programma nazionale per le aree di sosta sicure (SSTPA) in Italia, con la contestuale pubblicazione di un bando nazionale per lo sviluppo di SSTPA	ID	1.16
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>A dicembre 2024 si è concluso il primo progetto PASS4CORE per la realizzazione di nuove aree e l'upgrade di SSTPA in Italia, con 13 aree per 1.357 stalli; in corso di realizzazione i progetti PASS4CORE 2 che prevedono la realizzazione di 12 aree per 1.047 stalli entro il 30.06.2025. Da registrare altresì la pubblicazione da parte del Comitato centrale dell'Albo dell'autotrasporto del MIT del bando per</p>	<p>BANDO SSTPA RD 104.09-10-2024; Evento finale Pass4core Malpensa</p>

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Monitoraggio delle iniziative in corso finanziate con fondi europei (PASS4CORE) e rapido avvio del programma nazionale per le aree di sosta sicure (SSTPA) in Italia, con la contestuale pubblicazione di un bando nazionale per lo sviluppo di SSTPA	ID	1.16
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	cofinanziamento di progetti di nuova realizzazione o di upgrade sul territorio nazionale, di aree di sosta e parcheggio sicure e protette SSTPA nel mese di novembre 2024, come richiesto da FAST-CONFESAL (https://www.alboautotrasporto.it/web/portale-albo/-/avviso-pubblicazione-bando-aree-di-sosta).		

2.2.2 Policies e norme

Proposta	Reintroduzione della previsione legislativa nel codice degli appalti con contestuale emanazione di un nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica	ID	2.1
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	Nonostante la piena vigenza del D.Lgs. 36/2023 ed il correttivo appalti approvato con D.Lgs. 209/2024, il riferimento all'adozione del PGTL non è stato reintrodotta nel nuovo codice, pur consapevoli che l'elaborazione, anche quando normativamente prevista, non è mai stata eseguita. Secondo FAST-CONFISAL tale stralcio rappresenta un importante vulnus nella pianificazione trasportistica nazionale che andrebbe velocemente reintrodotta.	D.Lgs. 36/2023; D.Lgs. 209/2024	

Proposta	Riordino della disciplina normativa in materia di governance del TPL: piena attuazione delle previsioni previste dal Decreto-legge 50/2017 in merito alla ripartizione del FNT superando il criterio della spesa storica; efficientamento e semplificazione dei processi di finanziamento, pianificazione e gestionali; obbligatorietà di criteri premiali nelle gare per il TPL orientati al servizio per i cittadini ed al rispetto delle clausole sociali in caso di subentro	ID	2.2
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC 2023, Monitor TPL in Italia
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	Riguardo alle proposte avanzate in IVC 2022 e 2023 sulla piena attuazione delle previsioni previste dal Decreto-legge 50/2017 in merito alla ripartizione del FNT superando il criterio della spesa storica, rileva la pronuncia della Corte Costituzionale 133/2024 che ha respinto le censure di illegittimità costituzionale promosse da tre Regioni circa il mantenimento della ripartizione dei fondi sulla base della	Sentenza Corte Costituzionale 133/2024; Delibera ART n. 64/2024; Legge 86/2024	

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Riordino della disciplina normativa in materia di governance del TPL: piena attuazione delle previsioni previste dal Decreto-legge 50/2017 in merito alla ripartizione del FNT superando il criterio della spesa storica; efficientamento e semplificazione dei processi di finanziamento, pianificazione e programmazione e gestionali; obbligatorietà di criteri premiali nelle gare per il TPL orientati al servizio per i cittadini ed al rispetto delle clausole sociali in caso di subentro	ID	2.2
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFSAL	IVC 2023, Monitor TPL in Italia
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	<p>spesa storica. Sull'oggetto di tale sentenza, condivisibile secondo FAST-CONFSAL, si innesta peraltro la riforma dell'autonomia differenziata che coinvolge anche il settore del TPL e su cui, fermo restando i criteri di efficientamento previsti dal DL 50/2017, il FNT dovrà comunque garantire un riparto in grado di tutelare dei livelli essenziali di mobilità minimi ed omogeni per ciascuna area territoriale nazionale. L'autonomia differenziata richiamata è quindi il banco di prova anche della seconda proposta relativa alla governance del settore ed alla chiara ripartizione delle competenze nel TPL tra Governo, Regioni ed enti di bacino rispettivamente per gli adempimenti relativi al finanziamento, pianificazione e gestione. Relativamente ai requisiti e obblighi nelle gare, tra cui l'adozione di criteri premiali per la selezione di imprese che si impegnano in investimenti per la digitalizzazione e il "greening" delle flotte e per le imprese che possiedono certificazioni di qualità ed ambientali e clausole sociali, di rilevanza la Delibera ART n. 64/2024 che aggiorna le misure regolatorie relative alle procedure di affidamento dei servizi di TPL su strada (autobus, metropolitane, tram, filobus) e per ferrovia, prevedendo casi specifici per l'affidamento in house, favorendo meccanismi di incentivazione al miglioramento della qualità del servizio e criteri premiali per offerte che tengano conto della sostenibilità sociale, dell'innovazione, dell'integrazione multimodale e della sostenibilità ambientale dei servizi e dei mezzi.</p>		

Proposta	Prevedere già in Legge di Bilancio 2024 risorse per gli adeguamenti economici per il CCNL del trasporto pubblico locale	ID	2.3
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>L'accettazione della richiesta e della proposta di FAST-CONFESAL avrebbe certamente evitato numerosi scioperi e disagi all'utenza nel corso del 2024. A fine dicembre si registra comunque un accordo preliminare tra la parte datoriale e i sindacati per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri Internavigatori, con al centro adeguamenti salariali, miglior bilanciamento dei tempi vita-lavoro e incremento delle condizioni di sicurezza per gli autisti. Entro i primi mesi del 2025 dovrebbe chiudersi l'accordo definitivo.</p>	MIT TPL: via libera al contratto nazionale a gennaio

Proposta	Adozione di un pacchetto di misure per la city logistics: coordinamento centrale presso il MIT in fase di approvazione e vigilanza dei PULS locali; realizzazione di una piattaforma digitale pubblica a livello nazionale per il settore della logistica urbana; definizione di un pricing nazionale delle consegne a domicilio e dei resi	ID	2.4
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Consapevoli della commistione di competenze di diversi livelli di governo sulla tematica, riguardo alle proposte di coordinamento nazionale per l'approvazione e vigilanza dei PULS locali, di realizzazione di infrastrutture di ricarica elettriche per veicoli commerciali in ambito urbano, di pianificazione delle aree adibite alla city logistics, di sensibilizzazione dei clienti per i costi esterni generati dalle consegne a domicilio e dei resi e di realizzazione di una piattaforma ICT nazionale per ottimizzare le spedizioni, i prelievi di merce, i load factor, non si riscontrano iniziative</p>	/

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Adozione di un pacchetto di misure per la city logistics: coordinamento centrale presso il MIT in fase di approvazione e vigilanza dei PULS locali; realizzazione di una piattaforma digitale pubblica a livello nazionale per il settore della logistica urbana; definizione di un pricing nazionale delle consegne a domicilio e dei resi	ID	2.4
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	significative in materia, esattamente come rilevato in IVC 2022 e 2023.	

Proposta	Rapida implementazione ed un attento monitoraggio delle iniziative avviate e previste nel PNRR in materia di digitalizzazione della catena logistica ed avvio del progetto "Elodie" per gli interporti	ID	2.5
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Con estremo piacere si riscontra l'avvio dell'iniziativa PLN finanziata nel PNRR M3C2 nell'ottica di uno sviluppo coerente con il Regolamento EU EFTI. Oltre al raggiungimento della milestone intermedia per l'interoperabilità del 70% dei PCS portuali con la PLN raggiunta nei termini per il secondo semestre 2024, sempre nel corso dell'anno si è registrato l'avvio delle progettualità "Elodie" Investimento 2.1.2 per lo sviluppo della dotazione digitale e la connessione dei FVS interportuali con la PLN come suggerito da FAST-CONFISAL. A partire dall'assegnazione dei fondi sarà rilevante il monitoraggio dei progetti in implementazione.	DM MIT 48/2024 e DM MIT 224/2024

Proposta	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)	ID	2.6
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Nel corso del 2024 non risultano essere state estese le iniziative dei Fast Corridors su strada e su ferrovia su ulteriori direttrici oltre a quelle già esistenti dai porti di La Spezia, Genova, Vado, Ravenna e Gioia Tauro. Alcuni punti sul pre-clearing relativi all'estensione merceologica di tali iniziative non risultano essere stati presi in conto mentre è in corso un'interlocazione tra AdSP Mar Ligure orientale e ADM per l'estensione dei Fast Corridors anche sulle merci in esportazione e quelle oggetto di transhipment.	/

Proposta	Omogeneizzazione delle previsioni dell'ETS marittimo relative al calcolo emissivo di CO2 sulle tratte intra ed extra EU al fine di non penalizzare lo scalo nei porti marittimi europei	ID	2.7
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Non risultano essere stati fatti passi in avanti su questo fronte. FAST-CONFISAL ritiene essenziale procedere alla revisione della Direttiva ETS per il settore marittimo in sede europea e quantomeno omogeneizzare i meccanismi di calcolo sulle rotte intra ed extra EU. Nonostante la buona performance del traffico Ro-Ro, la maggior parte dei sovraccosti viene ribaltata sugli utenti finali e tale aggravio dei noli sarà ancora maggiore negli anni a venire innestando potenzialmente un pericoloso modal back shift e pressioni finanziarie sulle compagnie armatoriali nazionali. Quello che vale per il segmento delle Autostrade del	/

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Omogeneizzazione delle previsioni dell'ETS marittimo relative al calcolo emissivo di CO2 sulle tratte intra ed extra EU al fine di non penalizzare lo scalo nei porti marittimi europei	ID	2.7
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Mare vale altrettanto per gli altri segmenti di traffico marittimo che prevedono uno scalo nei porti nazionali e che vedrebbero paradossalmente più conveniente scalare con origine e destinazione porti extra-EU. Non secondaria la questione del meccanismo di ripartizione dei fondi ETS, su cui si chiede che gli oneri pagati dal settore marittimo vengano mantenuti nello stesso settore al fine di favorire investimenti nel naviglio.	

Proposta	Riforma dei porti attraverso un coordinamento centrale con competenza in materia di pianificazione, programmazione e vigilanza delle AdSP	ID	2.8
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC; Portualità italiana: osservazioni e proposte della segreteria FAST-CONFISAL Liguria

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Probabilmente è troppo presto per cantare vittoria, considerato che ancora non è presente un testo e un articolato che possa confermare le dichiarazioni rese dal Viceministro in sede di presentazione delle linee della riforma della governance portuale in sede CIPOM. Tuttavia, la volontà di rafforzare il ruolo di coordinamento dei singoli porti attraverso una nuova società a controllo pubblico con il compito di gestire gli investimenti e rappresentare il sistema portuale italiano a livello internazionale al fine, appunto, di garantire una maggiore uniformità nella	CIPOM seduta 18.12.2024 On .Rixi

Proposta	Riforma dei porti attraverso un coordinamento centrale con competenza in materia di pianificazione, programmazione e vigilanza delle AdSP	ID	2.8
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC; Portualità italiana: osservazioni e proposte della segreteria FAST-CONFESAL Liguria

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	gestione dei porti a livello nazionale è totalmente in linea con quanto evidenziato negli IVC scorsi in cui si prevede l'istituzione di un Ente/Agenzia di coordinamento centrale, garantendo comunque autonomia funzionale alle singole AdSP, con competenza in materia di pianificazione strategica, programmazione al fine di garantire allocazione ottimale delle risorse, valutazione efficace dei progetti ed eventuale riprogrammazione dei fondi nonché poteri di rivisitazione dei sistemi di rilascio delle concessioni demaniali portuali di importo rilevante.	

Proposta	Riforma degli interporti tesa in primis a definire esattamente i nodi rientranti in tale tassonomia	ID	2.9
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC; Osservazioni e proposte relative alla riforma degli interporti

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Come ricordato al capitolo 1, FAST-CONFESAL apprezza lo sforzo della proposta di legge approvata alla Camera di tagliare la legge quadro degli interporti che data ormai 24 anni. Condividendo in gran parte l'assetto delineato nella	Proposta di legge A.C. 703-A approvata dalla Camera marzo 2024

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Riforma degli interporti tesa in primis a definire esattamente i nodi rientranti in tale tassonomia	ID	2.9
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC; Osservazioni e proposte relative alla riforma degli interporti

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	proposta, al fine di suggerire elementi utili alle letture in Senato, si propongono tuttavia dei correttivi in merito alla espressa previsione che gli interporti sono infrastrutture aperte in maniera non discriminatoria a tutti gli operatori ed utilizzatori, applicando tariffe trasparenti e non discriminatorie, all'allineamento tra la pianificazione nazionale e quella prevista in sede TEN-T e nell'eliminazione del numero massimo di interporti a livello nazionale.	

Proposta	Istituire una governance integrata con gli altri paesi europei inerente la circolazione ai valichi alpini e la cantierizzazione degli interventi manutentivi, in grado di stabilire prioritizzazione e tempistiche degli interventi programmati, tratte diversive nel caso di cantieri ed approcci comuni sui flussi e sul modal shift atteso.	ID	2.10
		Urgenza di intervento	 MAX
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Nonostante siano le vere infrastrutture di collegamento con il nostro principale partner commerciale, vale a dire l'UE, i valichi transfrontalieri sono sistemi sostanzialmente fragili. Soggetti a limitazioni di traffico decise unilateralmente, a contingentamenti per policies di sostenibilità ambientale, a chiusure non coordinate per lavori di manutenzione e ammodernamento o per calamità, rappresentano un anello debole del sistema trasportistico nazionale a danno di tutto il sistema economico nazionale. Anche nel corso del 2024 si sono registrate chiusure per frane del valico di Tenda, la	Confetra Nord Est: "Una unica struttura per la gestione dei valichi alpini"; FIAP "Piano di azione Alpi"; ANITA nell'ambito dell'iniziativa "Logistica e scambi commerciali. Sfide e

Proposta	Istituire una governance integrata con gli altri paesi europei inerente la circolazione ai valichi alpini e la cantierizzazione degli interventi manutentivi, in grado di stabilire prioritizzazione e tempistiche degli interventi programmati, tratte diverse nel caso di cantieri ed approcci comuni sui flussi e sul modal shift atteso.	ID	2.10
		Urgenza di intervento	
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>chiusura della ferrovia del Frejus, il blocco del traforo del Monte Bianco per manutenzione, i blocchi al Brennero e le limitazioni per manutenzione del ponte di Lueg, la riapertura a singhiozzo del Gottardo. Emerge con ancora più impellenza la necessità di una governance condivisa tra gli Stati transfrontalieri per coordinare le politiche di traffico e i lavori di ampliamento e ammodernamento delle infrastrutture di valico, cosa non successa nel corso dell'anno in esame.</p> <p>Da registrare comunque le prese di posizione nel 2024 con soluzioni analoghe a quelle prospettare da FAST-CONFESAL in IVC 2023, da parte delle più importanti associazioni di categoria del trasporto merci nazionale (Confetra, FIAP e ANITA).</p>	prospettive tra Svizzera e Italia"

Proposta	Cabina di regia centralizzata presso il MIT per il coordinamento delle cantierizzazioni per gli interventi di ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture a rete e dei nodi a livello nazionale per tutte le modalità di trasporto, con varo di strumenti digitali integrati con owner pubblico finalizzati a fornire informazioni di routing per il trasporto merci per specifiche O/D in ottica multimodale.	ID	2.11
		Urgenza di intervento	
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Appare evidente il disagio dettato da cantieri sulla rete autostradale e stradale e su quella ferroviaria che creano problemi alla circolazione per qualsiasi operatore del trasporto stradale e ferroviario così come per qualsiasi passeggero su auto privata o su treno. In tal senso, e fermo</p>	/

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Cabina di regia centralizzata presso il MIT per il coordinamento delle cantierizzazioni per gli interventi di ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture a rete e dei nodi a livello nazionale per tutte le modalità di trasporto, con varo di strumenti digitali integrati con owner pubblico finalizzati a fornire informazioni di routing per il trasporto merci per specifiche O/D in ottica multimodale.	ID	2.11
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFSAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	restando gli obblighi temporali dettati da programmi di investimento di natura europea (es. PNRR), occorrerebbe una cabina di regia nazionale in grado, per quanto possibile, di coordinare alternativamente e geograficamente i diversi interventi programmati per le diverse modalità di trasporto evitando di creare perturbazioni al traffico per intere aree geografiche del paese a prescindere dalla modalità di trasporto utilizzata (si veda Liguria o nodo di Firenze). In tal senso, e specificatamente per il comparto merci, appare utile sviluppare un sistema di route planning alternativo in base alle informazioni previsionali dei cantieri pianificati di cui dispone il MIT. Nell'anno in corso non appare essere stata affrontata in via sistemica la questione.	

Proposta	Omogeneizzazione dei livelli retributivi, di tutela, di formazione nei contratti del settore trasporti e logistica e tra comparti del settore, soprattutto per accompagnare l'innovazione del settore anche attraverso la digitalizzazione di alcuni processi lavorativi.	ID	2.12
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFSAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Sebbene nessuna iniziativa specifica di riduzione ed omogeneizzazione contenutistica dei diversi contratti del settore trasporti e logistica sia stata intrapresa nel frattempo, è da ricordare comunque l'accordo di rinnovo di fine 2024 con decorrenza da gennaio 2025° dicembre 2027 del CCNL	Rinnovo CCNL Logistica trasporti 2024

Proposta	Omogeneizzazione dei livelli retributivi, di tutela, di formazione nei contratti del settore trasporti e logistica e tra comparti del settore, soprattutto per accompagnare l'innovazione del settore anche attraverso la digitalizzazione di alcuni processi lavorativi.	ID	2.12
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Logistica, Trasporto Merci e Spedizione. Tra le principali novità figurano adeguamenti contrattuali, l'aggiornamento delle regole e condizioni sul lavoro; contrasto all'assenteismo; ammodernamento dei profili professionali (con la previsione di profili ICT); nuove norme per il lavoro agile, la disconnessione, la sicurezza sul lavoro e il contrasto alle discriminazioni di genere; gestione degli appalti e qualificazione della filiera; e la conferma della disciplina sull'orario di lavoro e la discontinuità per il personale viaggiante.	

Proposta	Al fine di prevenire le morti e gli infortuni sul lavoro, rafforzare gli organici dei Servizi di Prevenzione Collettiva delle ASL, piena attuazione delle previsioni del D.Lgs. n. 81/2008 ed elaborazione di un piano di prevenzione degli infortuni fisici nelle professioni dei trasporti e della logistica	ID	2.13
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Secondo l'INAIL nei primi 10 mesi del 2024 gli infortuni nei luoghi di lavoro superano i 490mila casi, in crescita dello 0,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, gli incidenti mortali sono cresciuti del 2,5% e le denunce per malattie professionali registrano un incremento del 22,3%. La revisione del sistema di qualificazione delle imprese (sorpassando il modello della patente a punti, non applicabile	Opendata INAIL

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Al fine di prevenire le morti e gli infortuni sul lavoro, rafforzare gli organici dei Servizi di Prevenzione Collettiva delle ASL, piena attuazione delle previsioni del D.Lgs. n. 81/2008 ed elaborazione di un piano di prevenzione degli infortuni fisici nelle professioni dei trasporti e della logistica	ID	2.13
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	a tutti i settori come ad esempio per l'edilizia, e che interviene a posteriori dopo infortunio e/o sanzione) non appare essere stato toccato da modifiche normative. Serve assolutamente un deciso cambio di direzione in materia, investendo in prevenzione, nella formazione dei lavoratori e dei responsabili della sicurezza, aumentando la vigilanza. Permangono carenze di personale con funzioni di ispettori del lavoro presso l'INAIL e del servizio ASL. Vi sono fondi inutilizzati presso l'INPS per i piani di sicurezza sul lavoro delle aziende e per la formazione del personale che vanno assolutamente utilizzati vista l'emergenza.	

Proposta	Cabina di regia presso il MIT in grado di valutare la coerenza dei singoli progetti locali di sviluppo di centri logistici 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	ID	2.14
		Urgenza di intervento	 MEDIUM
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	La tematica è finalmente sul tavolo istituzionale ed alcune Regioni hanno cominciato a muoversi nella direzione di un coordinamento di area vasta per quel che concerne lo sviluppo di centri, terminal e impianti logistici e produttivi nei propri territori. Nel caso specifico della Regione Friuli-Venezia Giulia è stata istituita una cabina di regia finalizzata al coordinamento delle attività logistiche del territorio, ivi	Legge Regione Lombardia 15/2024

Proposta	Cabina di regia presso il MIT in grado di valutare la coerenza dei singoli progetti locali di sviluppo di centri logistici 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	ID	2.14
		Urgenza di intervento	 MEDIUM
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>inclusa la razionalizzazione dei nuovi insediamenti. La Regione Lombardia, dal canto suo, ha approvato la Legge regionale 15/2024 finalizzata a disciplinare i processi di pianificazione territoriale per la localizzazione di insediamenti logistici che, in ragione della loro dimensione, assumono rilevanza sovracomunale e che necessitano, in ragione degli impatti da essi derivanti, di essere governati in una logica di sistema, nonché le procedure per la valutazione di compatibilità delle proposte di intervento finalizzate alla realizzazione o all'ampliamento di tali insediamenti. Il passo ulteriore è la sintesi di tali coordinamenti regionali presso il MIT.</p>	

Proposta	Regolamentazione dei mercati del trasporto e della logistica a più alta concentrazione, al fine di garantire concorrenzialità positiva ed evitare pratiche distorsive	ID	2.15
		Urgenza di intervento	 MEDIUM
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>La tematica, sebbene la sede corretta per la trattazione sia di carattere europeo, non appare essere stata affrontata né nelle discussioni a Bruxelles né a livello nazionale nelle sedi opportune. Come già sottolineato nei precedenti IVC, è un argomento trattato nel capitolo relativo ai rapporti tra Stato e mercato del documento MOVEO nel 2022. Parimenti, nelle</p>	MOVEO; Incontro CIPOM 18.12.2024

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Regolamentazione dei mercati del trasporto e della logistica a più alta concentrazione, al fine di garantire concorrenzialità positiva ed evitare pratiche distorsive	ID	2.15
		Urgenza di intervento	 MEDIUM
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	discussioni sulla riforma della governance portuale avviata nel 2023, appare essere un punto importante che giustificerebbe l'istituzione di un'agenzia centrale sul modello spagnolo di Puertos del Estado in grado di regolamentare concentrazioni nel mercato dei concessionari portuali.	

Proposta	Potenziare dal punto di vista quantitativo e qualitativo gli organici delle pubbliche amministrazioni in particolare delle Amministrazioni locali, incrementandone l'attrattività	ID	2.16
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Negli ultimi anni e in particolare nel corso degli ultimi 12 mesi vi è stato indubbiamente un salto nella quantità dei concorsi e nelle selezioni finalizzate al potenziamento degli organici delle pubbliche amministrazioni centrali e locali, in cui l'implementazione del PNRR ne è stata indubbiamente la leva. Nel corso dell'ultimo anno giova ricordare che sono stati banditi 18 mila concorsi, di cui circa l'80% nelle amministrazioni locali, per oltre 300.000 posti con candidature decisamente superiori rispetto ai posti messo a bando. Da ultimo, il DPCM 17 dicembre 2024 prevede ulteriori 2.952 assunzioni presso altri Ministeri ed Enti, ripartite tra 19 diverse Amministrazioni Pubbliche. Un'attenzione particolare è stata data altresì alle	Il Sole 24 ore; Vari DPCM di autorizzazione a bandire e assumere del 2024

Proposta	Potenziare dal punto di vista quantitativo e qualitativo gli organici delle pubbliche amministrazioni in particolare delle Amministrazioni locali, incrementandone l'attrattività	ID	2.16
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	amministrazioni regionali, si veda il bando per l'assunzione di 2.200 funzionari nelle amministrazioni locali di Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia e presso il Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il Sud di ottobre 2024. Introdotta anche una nuova fascia professionale delle "elevate professionalità" al fine di assumere professionalità senior di stampo tecnico con retribuzioni allettanti. Rilevante anche la riduzione del periodo di selezione, che secondo il Sole 24 è passato in media da 780 a appena 180 giorni.	

Proposta	Adozione di misure drastiche in termini di semplificazioni della fase a "monte" dei lavori pubblici, in particolare per quel che concerne le misure di approvazione progettuale e di procedure più celeri, anche per opere non PNRR, in termini di rispetto della normativa ambientale	ID	2.17
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Come si è già avuto modo di dire nelle precedenti edizioni di IVC, si riconosce lo sforzo in materia di semplificazione dei livelli di progettazione, di perimetrazione degli illeciti professionali commessi dalle imprese e dalle stazioni appaltanti, di velocizzazione delle procedure di affidamento, di tutele contrattuali nella filiera e di progressiva digitalizzazione delle procedure di gara normate con la nuova versione del codice e con il correttivo di fine 2024. I	D.Lgs. 36/2023 e D.Lgs. 209/2024, 37° Rapporto Congiunturale e Previsionale Cresme

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Adozione di misure drastiche in termini di semplificazioni della fase a "monte" dei lavori pubblici, in particolare per quel che concerne le misure di approvazione progettuale e di procedure più celeri, anche per opere non PNRR, in termini di rispetto della normativa ambientale	ID	2.17
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFSAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	dati del CRESME sulla produzione dei cantieri per opere pubbliche nel corso del 2023 e del 2024 certificano peraltro la giusta direzione intrapresa. Permangono tuttavia alcuni aspetti migliorativi che potrebbero essere accentuati per efficientare il quadro normativo ed operativo dei contratti pubblici, quali l'obbligo di conferenza di servizi in modalità semplificata e asincrona, la riduzione dei termini dei pareri a disposizione delle amministrazioni preposte alla tutela ambientale e paesaggistica nella fase progettuale e una disciplina più compiuta sulle possibilità di ricorrere al "subappalto a cascata" e le relative autorizzazioni da parte delle stazioni appaltanti.	

Proposta	Trasparenza e pubblicità degli stati di avanzamento finanziario degli investimenti PNRR in open source	ID	2.18
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFSAL	IVC; Monitoraggi trimestrali PNRR

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Come richiesto a gran voce sin da IVC 2022 e come più volte sottolineato nei rapporti di monitoraggio del PNRR di FAST-CONFSAL, a partire da ottobre 2024 sono presenti sul sito Italia Domani in formato opensource i dati aggiornati relativi alle assegnazioni delle risorse da parte delle Amministrazioni titolari e l'avanzamento	Italia Domani – Catalogo Open data

Proposta	Trasparenza e pubblicità degli stati di avanzamento finanziario degli investimenti PNRR in open source	ID	2.18
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC; Monitoraggi trimestrali PNRR
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	<p>finanziario degli investimenti previsti da parte dei Soggetti Attuatori degli investimenti PNRR a partire dai dati caricati sul portale REGIS. Sebbene perfettibile la granularità dei dati messi a disposizione, è stato dato seguito alla richiesta di maggiore accountability per il monitoraggio delle misure previste nel PNRR.</p>		

2.2.3 Finanziamenti ed incentivi

Proposta	Aumento della dotazione finanziaria per gli investimenti in transizione digitale ed estensione del perimetro PNRR M3C2 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).	ID	3.1
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFSAL	IVC; La digitalizzazione nei Trasporti

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	Sebbene con risorse non adeguate ai reali fabbisogni (157 Mln €), sono state effettuate 2 riunioni tra il MIT e le associazioni di categoria delle diverse modalità di trasporto al fine di delineare con precisione le aziende beneficiarie e i progetti candidabili a valere sulle risorse PNRR M3C2 2.1.3 Log-In-Business. E' stata quindi prevista la possibilità di candidare progettualità per l'acquisto di piattaforme digitali di scambio informazioni, gestione, monitoraggio e tracking della merce, di sistemi digitali di ottimizzazione dei carichi attraverso l'utilizzo di tecnologie di intelligenza artificiale e sistemi di dynamic route planning, piattaforme digitali e strumentazione per la dematerializzazione documentale secondo gli standard definiti da PLN (es. dispositivi per la e-CMR) e spese di e-learning ed attività di formazione correlate agli investimenti in tecnologie digitali sia per il settore ferroviario che per l'armamento marittimo. Il bando è previsto in uscita nei primi mesi del 2025.	PNRR; www.confetra.com/wp-content/uploads/circ023-2025.pdf

Proposta	Aumento delle risorse ed attento monitoraggio dell'assorbimento delle risorse e degli incentivi destinati alle imprese per il rinnovo delle flotte, in particolare per l'acquisto di veicoli ecologici e a carburanti alternativi per l'autotrasporto e per il rinnovo di locomotori e carri da parte delle imprese ferroviarie	ID	3.2
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFSAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	I 25 milioni di euro stanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il Decreto del 6 agosto 2024 per il rinnovo del parco veicoli industriali si sono rivelati insufficienti come già sostenuto da FAST-CONFSAL.	D.D. n. 537 del 20 novembre 2024; D.M. n. 208 del 6 agosto 2024; PNC

Proposta	Aumento delle risorse ed attento monitoraggio dell'assorbimento delle risorse e degli incentivi destinati alle imprese per il rinnovo delle flotte, in particolare per l'acquisto di veicoli ecologici e a carburanti alternativi per l'autotrasporto e per il rinnovo di locomotori e carri da parte delle imprese ferroviarie	ID	3.2
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	I fondi sono terminati in pochissimo tempo con una percentuale di prenotazione che ha ampiamente superato il 100% sia per l'acquisizione di veicoli a trazione alternativa, sia per la radiazione per rottamazione di veicoli pesanti con contestuale acquisizione di veicoli Euro VI ed ancora di più per l'acquisizione di rimorchi e semirimorchi. Lato carri e locomotori ferroviari, ancora non risultano assegnate le risorse previste dal Fondo complementare pari a circa 115 Mln €, con un importo comunque limitato rispetto alle esigenze del comparto.		

Proposta	Varo di un piano per la formazione continua aziendale e l'aggiornamento delle competenze del personale nel settore dei trasporti per l'utilizzo delle nuove tecnologie digitali	ID	3.3
		Urgenza di intervento	 HIGH
		Riferimenti FAST CONFESAL	IVC; La digitalizzazione nei Trasporti
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	Al netto di quanto già riportato sopra relativamente alla possibilità di candidare progetti a valere sulle risorse PNRR M3C2 2.1.3 Log-In-Business aventi ad oggetto la formazione del personale in materia di innovazione digitale, con risorse peraltro limitate, appare mancare un'azione ed un programma con relativi stanziamenti di ampio respiro in merito.	PNRR; www.confetra.com/wp-content/uploads/circ023-2025.pdf	

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Proposta	Sforzo di monitoraggio degli impegni e della spesa dei SIE (PN e PR) e dei fondi FSC rivolti alle infrastrutture di trasporto	ID	3.4
		Urgenza di intervento	 MEDIUM
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>La Ragioneria Generale dello Stato, al 31.10.2024 e quindi praticamente a metà strada del periodo di programmazione 2021-2027, ha certificato un avanzamento degli impegni del 14,08% e del 3,45% dei pagamenti per tutti Fondi strutturali. I Programmi regionali per le regioni meno sviluppate fondi FESR viaggiano rispettivamente al 3,11% e all'1,09% mentre i fondi FSC 2021-2027, al netto delle anticipazioni, presentano un avanzamento degli impegni del 4,76% e della spesa dello 0,36%. L'unica nota positiva, soggetta comunque al monitoraggio di efficacia in sede di implementazione, riguarda l'approvazione della Legge 95/2024 di conversione del DL Coesione con cui viene stabilito un quadro normativo per accelerare e migliorare l'efficienza delle politiche di coesione europee per il periodo di programmazione 2021-2027, concentrando gli sforzi sui settori considerati strategici come risorse idriche; infrastrutture per il rischio idrogeologico e la protezione dell'ambiente; rifiuti; trasporti e mobilità sostenibile; energia; sostegno allo sviluppo e all'attrattività delle imprese, anche per le transizioni digitale e verde, istituendo una Cabina di regia tra Governo, Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano per l'attuazione della politica di coesione ed individuando i criteri per la selezione degli interventi prioritari in tali settori strategici.</p>	<p>RGS - Bollettino Monitoraggio Politiche di Coesione - Programmazione 2021/2027 del 31.10.2024; Legge 95/2024</p>

Proposta	Attivare un importante piano promozionale e di disseminazione della ZES unica nei mercati a più alto tasso di industrializzazione per favorire il near e il reshoring	ID	3.5
		Urgenza di intervento	 MEDIUM
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC

Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti
	<p>Come rappresentato al capitolo 1, il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 31 ottobre 2024, registrato dalla Corte dei conti al n. 3190/2024 che ha emanato il Piano Strategico della ZES Unica prevede espressamente un Piano coordinato ed organico di marketing</p>	<p>Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 31 ottobre 2024</p>

Proposta	Attivare un importante piano promozionale e di disseminazione della ZES unica nei mercati a più alto tasso di industrializzazione per favorire il near e il reshoring	ID	3.5
		Urgenza di intervento	 MEDIUM
		Riferimenti FAST CONFISAL	IVC
Risultanze accoglimento	Note	Riferimenti	
	della ZES presso le aziende già stabilite e presso gli operatori internazionali potenzialmente interessati.		

3. PROPOSTE FLAGSHIP 2023: A CHE PUNTO SIAMO?

In IVC 2023, FAST-CONFSAL ha effettuato **un focus su 3 proposte/ambiti di analisi ritenuti prioritari e di particolare interesse**, denominate proposte “flagship” ed inerenti:

- La prioritizzazione delle azioni in ambito infrastrutture e trasporti, finalizzate ad incrementare competitività, accessibilità ed equità di cittadini ed imprese del Mezzogiorno d'Italia, in particolare nell'area siciliana e calabrese interessata dal progetto dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina;
- L'individuazione di un pacchetto di priorità per il segmento del trasporto aereo nazionale;
- L'implementazione di soluzioni tecnologiche per migliorare l'incrocio tra domanda dei caricatori ed offerta dei trasportatori di merce, atte a favorire la sostenibilità ambientale e l'efficienza del trasporto merci su strada nazionale.

Ad un anno dalla proposizione, e consapevoli che in particolare le prime due proposte traggurano un orizzonte ben più ampio, FAST-CONFSAL intende comunque fare il punto sull'avanzamento delle singole istanze contenute nei tre programmi di intervento al fine di identificare da un lato l'effettiva adozione di alcune misure che sono state suggerite e dall'altro di verificare su quali direttrici dover incidere maggiormente nell'anno che verrà.

3.1 “Solo il Ponte ci va Stretto”

1. L'attenzione di FAST-CONFESAL all'area del Mezzogiorno ed al grave gap infrastrutturale e di accessibilità che storicamente soffre il territorio è da sempre centrale e prioritario nelle proposte del sindacato. In tal senso, dalla prima edizione di Italia velocemente Connessa, abbiamo chiesto specificatamente **la riattivazione del progetto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina**, su cui rinnoviamo la centralità progettuale e il riconoscimento del cambio di marcia impresso dal Governo, **quale opera da inserire in un quadro più vasto di interventi, in materia di infrastrutture di trasporto, di servizi di trasporto, di politiche industriali e di incentivazione del tessuto economico locale, tesi ad accrescere l'accessibilità inter e intra Mezzogiorno**. Concentrandosi sull'area siciliana e calabrese, ad esito del convegno del 03.10.2023 tenutosi a Tropea, abbiamo istituito una proposta programmatica “flagship” denominata “Solo il Ponte ci va Stretto”. La proposta si concentra, oltre che sull'Attraversamento stabile dello Stretto, anche sulle previste opere di raccordo stradale e ferroviario sui versanti di ambedue le Regioni (che insieme contano 7 milioni di abitanti), sulla manutenzione e valorizzazione del restante patrimonio esistente e di intervenire sugli aspetti tecnologici dei differenti settori del comparto infrastrutturale, anche al fine di migliorare:

- i livelli di sicurezza per limitare l'incidentalità, che nelle due Regioni interessate fatica a diminuire in termini percentuali rispetto al livello nazionale, ridurre i rischi di dissesto del territorio dovuto sia alla stessa vulnerabilità che all'incuria;
- la capacità dei servizi e della trasportistica senza consumo di territorio e con un basso impatto ambientale e il potenziamento della mobilità nel Mezzogiorno e tra Mezzogiorno e il resto del Paese oltre che consentire di creare le opportunità affinché il nostro Paese diventi player competitivo e sempre più protagonista nel Mediterraneo e nell'Europa nel sistema dei flussi di traffico materia e immateriale;
- l'affidabilità delle comunicazioni anche in situazioni di emergenza così da corrispondere anche alle finalità proprie della Protezione Civile

2. Riconosciuti **gli sforzi intrapresi negli ultimi anni nella programmazione degli interventi nelle due Regioni citate, che in termini di investimenti in corso, pianificati e programmati prevedono una mole di circa 59,5 miliardi per i prossimi 15 anni secondo FAST-CONFESAL¹⁵ e che secondo il MIT ammontano a 75 miliardi nelle due Regioni¹⁶**, sono state individuate **le criticità fondamentali di quest'area geografica nonché le opportunità che l'ingente piano di investimenti sopra analizzato dovrà fronteggiare**.

¹⁵ - Attraversamento stabile dello Stretto incluso e tenendo conto che alcuni interventi non erano stati valorizzati all'epoca dell'analisi dal punto di vista economico perché in fase di progettazione di fattibilità ovvero di project review.

¹⁶ - <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/infrastrutture-investimenti-straordinari-da-75mld-per-calabria-e-sicilia>

Sul versante delle criticità:

- L'area considerata soffre di uno storico gap infrastrutturale che limita l'accessibilità territoriale, in particolare ma non solo limitata alla componente stradale e ferroviaria; il divario è peraltro evidente non solo negli spostamenti nazionali ma anche nelle connessioni intra-mezzogiorno (es. RC-Lecce 10 ore in treno), intraregionali (es. TP-CT 10 ore con 3 cambi in treno) e tra aree interne ed il resto dei territori regionali. Anche con riferimento al trasporto aereo, che riveste una funzione di continuità territoriale importante per alcuni territori, gli aeroporti di Crotona e Comiso non hanno in pianificazione interventi per collegamenti ferroviari e Lamezia Terme e Trapani vedranno la connessione al ferro solo nel 2031;
- Appare decisamente scarsa l'attenzione alla manutenzione delle infrastrutture esistenti nell'area calabrese e siciliana, dove a titolo esemplificativo, dai dati BDAP 2022 della Ragioneria generale, i Comuni calabresi spendono in media 93,78 euro pro capite e quelli siciliani 69,22 euro pro-capite per la manutenzione, gestione e messa in sicurezza delle strade di competenza comunale, contro i 208,64 euro pro capite di media nazionale¹⁷
- Forti carenze di registrano anche nell'offerta dei servizi di trasporto, con disparità rispetto alle altre aree del paese, accentuando la perifericità regionale e la bassa mobilità di merci e passeggeri. L'offerta ferroviaria sul territorio per i passeggeri è praticamente inesistente rispetto al resto del paese¹⁸; esiste un ampio gap nell'offerta di aree di parcheggio per veicoli pesanti in Calabria (4° regione per fabbisogno);
- È particolarmente evidente in quest'area del paese la limitata capacità di spesa della PA che si dimostra, sebbene con alcune eccezioni e con delle accelerazioni di impegno e spesa registrati negli ultimi anni, nelle bassi percentuali di spesa delle risorse dei fondi strutturali europei e nella bassa capacità di progettazione in infrastrutture degli enti pubblici territoriali calabresi e siciliani ad esempio sui bandi PNRR. È evidente che anche in quest'ambito sia necessario intervenire razionalizzando e riqualificando gli organici esistenti, di investire nella formazione e soprattutto definire un piano occupazionale straordinario e attrattivo negli enti regionali e locali e/o nazionali deputati alla gestione tecnico-amministrativa delle ingenti risorse previste sia dal PNRR che dai Fondi Europei.
- Per quel che concerne la portualità delle due Regioni, sebbene il sistema appaia avere un grande potenziale, tale condizione risulta ancora inespresso o da efficientare in termini di coordinamento. Il sistema portuale calabrese lato cargo vede in Gioia Tauro il primo scalo in Italia per TEU movimentati, con un forte au-

¹⁷ - Inclusivo anche di opere quali parcheggi, illuminazione e piste ciclopedonali

¹⁸ - A tal proposito si veda Legambiente, Rapporto Pendolaria 2022 in cui nell'offerta vengono inclusi i servizi Alta Velocità, lunga percorrenza e regionali

mento nei traffici registrato nell'ultimo biennio ma ancora fortemente ancorato ai flussi di transshipment che evidentemente generano minore valore aggiunto sul territorio e sono fortemente soggetti alla concorrenza degli altri scali europei ed extra-EU del Mediterraneo, nonché alle scellerate normative ETS sul settore marittimo. Risulta pertanto urgente promuovere traffici gateway, favorendo l'inoltro su ferro, anche tenuto conto del recente varo del terminal ferroviario. In parallelo, i porti di Crotona, Corigliano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia potrebbero sviluppare traffici Ro-Ro su direttrici internazionali e nazionali. Lato passeggeri, i porti calabresi non riescono ad intercettare traffici crocieristici significativi. Il sistema portuale siciliano lato merci, invece, dovrebbe essere influenzato dall'entrata in esercizio del nuovo terminal container di Augusta (550K TEU) con cui in teoria la capacità del sistema ammonterebbe a 740K TEU, a fronte di 75K TEU movimentati nel 2022. Anche con il pieno dispiegamento della ZES, il rischio di overcapacity del sistema e di drenaggio di traffico tra porti regionali è decisamente ampio. Lato passeggeri, i numerosi investimenti in corso e pianificati nel settore passeggeri (PA, CT, ME, TP, Porto Empedocle) appaiono necessitare di una specializzazione regionale per segmenti specifici di domanda (es. lusso, piccole crociere) al fine di essere seriamente redditivi e impattanti sui rispettivi territori.

Sul versante delle potenzialità:

- Lato reti energetiche, nell'ambito del «Piano Mattei» del Governo finalizzato a far diventare l'Italia hub energetico del Mediterraneo, la Sicilia con il Greenstream (Libia) con terminale Gela, il Transmed (Algeria), il progetto di rigassificatore a Porto Empedocle e la Calabria con il progetto di rigassificatore a Gioia Tauro, dovrebbero costituire i terminali hub sul territorio europeo di tali nuovi corridoi di approvvigionamento di fonti energetiche. A maggior ragione lo sviluppo della produzione di carburanti alternativi per i trasporti potrebbe essere un'occasione di riconversione industriale per le aree portuali e retroportuali nelle fasi di lavorazione e distribuzione dei fuels.
- Il posizionamento geografico dei porti siciliani e calabresi lungo la trade lane Far East-EU che passa per Suez deve essere assolutamente valorizzato, generando non solo trasbordi a basso valore aggiunto sul territorio ma traffici gateway da indirizzare via ferro verso il Nord Italia ed il centro Europa con la lavorazione e la manipolazione del container con imprese localizzate in prossimità dei porti, garantendo peraltro ampi benefici ambientali rispetto alle rotte con destino i porti del Northern Range europeo.
- Collegato a quanto sopra, nello scenario 2030 del Piano commerciale di RFI, la Calabria sarà collegata con il resto del paese e con l'Europa (a conclusione anche dei grandi interventi sui valichi alpini) con una rete ferroviaria a standard presta-

zionali europei, potendo quindi il porto di Gioia Tauro, gli scali portuali e i nodi interportuali siciliani rivestire un ruolo gateway con treni “produttivi” e connessi con il principale fornitore e cliente delle proprie imprese, ovvero l'UE, rimuovendo i limiti infrastrutturali al suo ruolo gateway;

- Un ulteriore elemento riguarda l'emersione dei fenomeni di ristrutturazione delle catene di fornitura per avvicinare in un paese meno lontano o in patria i fornitori (near-shoring¹⁹ e reshoring) e della logistica di scorta e magazzino per affrontare la carenza di materia prime e materiali, che stanno ridisegnando le catene logistiche, accorciandole e regionalizzandole, a favore dell'area balcanica e MED. In parallelo, il continente africano è in fase di sviluppo industriale, da anni registra importanti IDE e crescenti volumi di scambi commerciali anche con l'UE. Il Mezzogiorno potrebbe rappresentare la piattaforma naturale nel MED tra Africa ed Europa con un importante potenziale di crescita nei flussi merci e la possibilità di posizionare lavorazioni ad alto valore aggiunto sui prodotti manifatturieri rilocalizzati

3. Sulla base di tali considerazioni, e fermo restando che il Ponte sullo Stretto viene ritenuto il tassello rilevantisimo ma non esclusivo di un sistema trasportistico accessibile, connesso, equo e competitivo a cui bisogna tendere per risolvere le criticità persistenti dell'area di riferimento e per cogliere appieno le opportunità che potrebbero cambiare la traiettoria di sviluppo del Mezzogiorno d'Italia, **FAST-CONFISAL ha proposto un pacchetto di proposte per lo sviluppo del sistema dei trasporti del Mezzogiorno e per valorizzare in un'ottica di lungo periodo gli investimenti in corso e programmati, che passano attraverso il Ponte ma non si esauriscono in esso ed anzi ne alimentano la ragione di esistere. Con tale visione, viene effettuato un check-up sullo stato dell'arte delle singole misure proposte.**

¹⁹ - Come, ad esempio, sviluppato recentemente da Ikea o Benetton nel settore dell'arredamento e dell'abbigliamento a favore dell'area mediterranea rispetto al Far East

Ambito	FAST-CONFISAL		Stato dell'arte	Esito
	Linee di intervento	Dettaglio		
Merci	Potenziamento e specializzazione porti	Monitoraggio costante degli interventi infrastrutturali in materia di accessibilità marittima, aumento della capacità e connessioni terrestri stradali e ferroviarie del Porto di Gioia Tauro, che deve man mano acquisire quote di mercato gateway in linea con gli investimenti previsti, valorizzando le connessioni esistenti con Bari, Nola, Padova e Bologna; monitoraggio costante degli investimenti portuali a Palermo, Catania, Augusta e Messina	Risultano in avanzamento tutti gli interventi censiti a suo tempo afferenti al Porto di Gioia Tauro al netto dell'intervento "Sviluppo del banchinamento del cerchio di evoluzione sud per il potenziale insediamento di altre attività multipurpose". A luglio 2024 è stato sottoscritto l'atto di concessione demaniale per la gestione dell'ultimo miglio di collegamento tra lo scalo portuale e la stazione di Rosarno e quindi la rete ferroviaria nazionale a RFI. Nel corso del 2024 si è registrato un forte incremento dei treni in arrivo/partenza dallo scalo, in particolare per il settore automotive, con una nuova connessione con Pontecagnano. Gli interventi sui porti siciliani procedono secondo cronoprogramma originario.	
		Specializzazione con adeguamenti infrastrutturali lato mare e lato terra su segmenti di domanda specifici per gli altri porti calabresi, come da POT AdSP Mari Tirreno meridionale e Ionio e AdSP dello Stretto	Sono previsti, per i porti siciliani della AdSP dello Stretto, il potenziamento degli approdi di Tremestieri e la rifunzionalizzazione del Porto di Milazzo con nuova viabilità di accesso. Per l'AdSP MTMI il nuovo POT 2024-2026 prescrive per i porti di Crotona, Corigliano e Vibo Valentia un miglioramento generalizzato della funzionalità, che copre un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la nuova pianificazione e la complessiva strategia di sviluppo dei suddetti porti.	
	Corridoi ferroviari merci	Accelerazione del piano di deployment di RFI sui corridoi ferroviari merci	L'ultima versione del Piano commerciale di RFI 2024 prevede l'adeguamento agli	

Ambito	FAST-CONFASAL		Stato dell'arte	Esito
	Linee di intervento	Dettaglio		
		che interessano la Calabria (tirrenica e Paola-Sibari-Taranto) e sulle linee ferroviarie da/per i porti siciliani (PA, Augusta, CT) con adeguamento dei limiti di sagoma, modulo e peso assiale agli standard europei pre-2030 + ATTRAVERSAMENTO STABILE DELLO STRETTO DI MESSINA	standard prestazioni europei della Taranto–Metaponto–Sibari–Paola–Gioia Tauro al 2026 mentre la tratta tirrenica riguarda uno scenario al 2030, al pari delle tratte ferroviarie siciliane. Lato attraversamento stabile dello Stretto di Messina, pur esprimendo forte sostegno all'impegno del Governo nel velocizzare l'apertura dei cantieri dell'opera, si chiede di definire un cronoprogramma certo di sviluppo dell'iter progettuale che già vede un ritardo di circa 7 mesi nell'approvazione del progetto definitivo rispetto alle dichiarazioni del 2023.	
	Potenziamento dei servizi di intermodalità terrestre	Attenta analisi di impatto dei finanziamenti regionali della Calabria a supporto del Ferrobonus, con eventuale valutazione di aumento risorse della misura additiva regionale; realizzazione di almeno 450 stalli in SSTPA su standard europeo in almeno 2 aree lungo la direttrice A2 calabrese per il trasporto stradale merci; accelerazione incremento infrastrutture e potenziamento dei servizi nei nodi interportuali e retroportuali in Sicilia	Dai dati a disposizione fonte Eurostat e RFI, risulta un incremento del 177,4% delle tonn-km trasportate in intermodale con arrivo/partenza dalla Calabria e del 87,6% dei treni merci intermodali nel periodo 2020 (anno in cui non vigevo il Ferrobonus regionale) e il 2024. La misura funziona. Lato SSTPA, non risultano essere stati candidati progetti sui bandi europei e nazionali aperti durante il 2024 e non dovrebbero esservi progetti privati in fase di sviluppo. Delicata la situazione aziendale della Società degli Interporti Siciliani (SIS S.p.A.) che impatta sullo sviluppo degli investimenti dei terminal di Catania e Termini Imerese.	
	Infrastrutture e servizi per il cargo aereo	Sviluppo delle infrastrutture e dei servizi air cargo sull'aeroporto di Lamezia Terme, con	Il PNA 2035 prevede espressamente Catania e Lamezia Terme quali scali di riferimento per favorire	

Ambito	FAST-CONFISAL		Stato dell'arte	Esito
	Linee di intervento	Dettaglio		
		l'obiettivo di incrementare le quote di mercato di tale modalità sull'export di prodotti deperibili agroalimentari e ad alto valore aggiunto calabresi, già prima categoria merceologica di esportazione regionale, e potenziamento della cargo city di Catania	l'ulteriore sviluppo del settore air cargo.	
	Infrastrutture e servizi per le Autostrade del Mare	Adeguamento delle infrastrutture portuali e attivazione di servizi di Autostrade del Mare negli scali di Crotona e Corigliano a servizio delle aree industriali locali ed al fine di ovviare ai problemi di connettività dei cantieri sulla SS106, con O/D nazionali sulla direttrice adriatica e verso la Grecia e i Balcani; adeguamento delle infrastrutture portuali ed attivazione dei servizi di Autostrade del Mare nello scalo di RC e Trapani, con O/D nazionale sulla direttrice tirrenica; adeguamento delle infrastrutture portuali ed attivazione dei servizi di Autostrade del Mare con direttrice Nord Africa nello scalo di Porto Empedocle	Procedono con maggiore celerità gli interventi nei porti siciliani rispetto alle progettualità degli scali di Crotona e Corigliano. Non si registrano. Invece, attivazioni di nuovi servizi ADM da/per i porti calabresi e siciliani	
	ZES	Visibilità e promozione della ZES unica al fine di intercettare i fenomeni di reshoring, ed incrementare quindi le dotazioni industriali e manifatturiere regionali	Come ricordato al paragrafo precedente, il DPCM 31 ottobre 2024 che ha emanato il Piano Strategico della ZES Unica prevede espressamente un Piano coordinato ed organico di marketing della ZES presso le aziende già stabilite e presso gli operatori internazionali potenzialmente interessati.	

Ambito	FAST-CONFSAL		Stato dell'arte	Esito
	Linee di intervento	Dettaglio		
Passeggeri	Alta velocità ferroviaria	Monitoraggio costante degli interventi infrastrutturali su ferro in corso: sull'AV direttrice Salerno-Reggio Calabria, con celere e precisa copertura economica dei lotti rimanenti in territorio calabrese in sede di CDP MIT-RFI + AV Palermo-Catania con immediata copertura dei 275 Mln € defianziati nella proposta di revisione del PNRR + raddoppio PA-ME e raddoppio e velocizzazione ME-CT-SR + ATTRAVERSAMENTO STABILE DELLO STRETTO DI MESSINA	<p>Dal 2020 FAST-CONFSAL ha evidenziato la rilevanza di sviluppare il progetto di AV Salerno-Reggio Calabria, per gli impatti economici, trasportistici e sociali dell'opera sui rispettivi territori e per l'intero Mezzogiorno. Il Lotto 1a Battipaglia- Romagnano risulta aggiudicato a maggio 2023 per la progettazione esecutiva con lavori in corso ultimazione prevista per il 2026. Risultano in progettazione esecutiva il Lotto 1 Sub lotto B e Sub lotto C della Romagnano-Praja che ha ottenuto parere positivo dalla Commissione Via Pnrr-Pniec a fine 2024; bandita a inizio 2025 la progettazione esecutiva e la realizzazione della nuova Galleria Santomarco mentre il lotto 2 Praja-Tarsia è in progettazione preliminare con approfondimenti progettuali in corso. Rispetto alla richiesta di FAST-CONFSAL risulta ancora in fase di studio il completamento del tracciato sino a Reggio Calabria, con un fabbisogno economico da coprire ancora di circa 18 miliardi di euro sui 30 complessivi dell'intervento. Lato adeguamenti e potenziamenti ferroviari in Sicilia:</p> <p>In fase di realizzazione l'AC Palermo-Catania con consegna a luglio 2024 della prima tratta a doppio binario (11,5 km) del lotto Catania Bicocca-Catenanuova (38 km circa)</p> <p>In fase di realizzazione la linea Messina-Catania - raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo, il</p>	

Ambito	FAST-CONFISAL		Stato dell'arte	Esito
	Linee di intervento	Dettaglio		
			raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono e la velocizzazione Catania - Siracusa 1 ^a fase Lato Attraversamento stabile dello Stretto si richiama quanto illustrato al punto precedente.	
	Connessioni con aeroporti e incentivi all'offerta	Accelerazione della realizzazione della connessione ferroviaria dell'aeroporto di Lamezia Terme e Trapani; progetto di accessibilità su rete ferroviaria o altro per l'aeroporto di Crotona e Comiso quali nodi di continuità territoriale	Come da PNA 2035 risulta in corso di definizione il DOCFAP per il collegamento ferroviario di Lamezia Terme e di sviluppo del progetto di fattibilità per Trapani. Le tempistiche dovrebbero comunque riguardare il 2031. Nessun progetto di connettività multimodale al momento si registra per Crotona e Comiso.	
		Potenziamento degli OSP dei servizi di connettività aereo da/per gli scali aeroportuali calabresi con i principali hub nazionali, rilevati anche nel Piano nazionale aeroporti quali nodi di un'area svantaggiata a bassa con-accessibilità	Come sottolineato al paragrafo successivo, anche nella nuova versione di PNA al 2035 si sottolinea il forte deficit di con-accessibilità domestica per gli scali calabresi ed internazionale per gli scali siciliani, in particolare quelli minori, sui cui è necessario il potenziamento degli OSP sui servizi ritenuti essenziali per la mobilità dei territori di riferimento.	
	Nuove stazioni marittime	Sviluppo di infrastrutture portuali e di servizi dedicati ai passeggeri sia in porto (stazioni marittime) che di connessione con l'hinterland per il trasporto passeggeri marittimo, in particolare crocieristico, nei porti di Crotona, RC, Villa S. Giovanni, Vibo Valentia e Taureana di Palmi; coordinamento strategico degli investimenti dedicati al segmento passeggeri marittimi nella portualità siciliana	Nel nuovo POT AdSP MTMI 2024-2026 sono espressamente previsti una serie di interventi per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare terminal crociere nei porti di Crotona, Corigliano e di Vibo Valentia. Per i porti di Palmi, Crotona e Vibo Valentia sono previsti interventi di valorizzazione del waterfront nelle aree di interazione porto-città. Nell'AdSP dello Stretto il nuovo POT 2024-2026 delinea nettamente la funzione crocieristica tradizionale su	

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Ambito	FAST-CONFASAL		Stato dell'arte	Esito
	Linee di intervento	Dettaglio		
			Messina e quella luxury e mega-yacht su Reggio Calabria e Milazzo.	
	Completamento itinerari viari primari e secondari	Monitoraggio costante delle opere di completamento e messa in sicurezza della rete viaria principale: Calabria: autostrada A2, SS 106 e Trasversale delle Serre in primis Sicilia: completamento autostrada Siracusa-Gela (A18), riqualificazione Palermo-Catania (A19), ammodernamento itinerario Palermo-Agrigento, collegamento Ragusa-Catania SS 514-SS 194, Tangenziale di Catania e Agrigento + realizzazione «intervalliva» Barcellona Pozzo di Gotto - Taormina	In Calabria: I lavori sulla A2 di ammodernamento e messa in sicurezza comprendono plurimi interventi, tra cui i più importanti riguardano l'adeguamento in corso al tipo 1/A di CNR/80 di alcune tratte, il miglioramento funzionale tra Cosenza e Altìlia da appaltare nel 2025, il collegamento tra lo svincolo di Rosarno e il porto di Gioia Tauro da appaltare nel 2025 e la realizzazione e l'adeguamento di svincoli (Laurana Borrello con progettazione definitiva da riavviare, Rogliano con PFTE da avviare, Cosenza Nord e Eboli appaltati, Sala Consilina e Padula-Buonabitacolo da appaltare), Sulla SS106 Jonica, il terzo megalotto Sibari-Roseto Capo Spulico risulta in uno stato di completamento del 67% e la tratta Sibari-Rossano ha visto la chiusura della conferenza dei servizi con messa a gara presumibilmente nei primi mesi del 2025 mentre i lavori per la tratta Crotona-Catanzaro primo stralcio lotto 2 sono stati aggiudicati ad ottobre 2024 I lavori di realizzazione della nuova Trasversale delle Serre sono in corso d'opera e procedono secondo il cronoprogramma pianificato In Sicilia: Sull'itinerario Palermo-Agrigento si è concluso l'adeguamento tra Vicari e Bolognetta	

Ambito	FAST-CONFISAL		Stato dell'arte	Esito
	Linee di intervento	Dettaglio		
			<p>Sono corso i lavori su tutti e quattro i lotti del collegamento autostradale Ragusa–Catania. Sulla A18, dopo l'apertura dei 12 km tra Ispica-Pozzallo e Modica, la prosecuzione fino a Scicli è ancora in fase di progettazione, ma mancano i finanziamenti. Risulta terminato il dibattito pubblico delle tratte autostradali della tangenziale di Agrigento e della Sciacca-Castelvetrano</p>	
	Messa in sicurezza e manutenzione straordinaria di strade e ferrovie	<p>Completamento di itinerari viari locali e messa in sicurezza con interventi di manutenzione straordinaria delle seguenti tratte: Calabria: messa in sicurezza SS 107, completamento Pedemontana della piana di Gioia Tauro, completamento Bovalino-Bagnara, ammodernamento SS 283, ammodernamento SS 504, completamento SS 182 – svincolo A2, completamento Strada del medio Savuto – Marcellinara, nuovo collegamento Gallico – Gambarie Sicilia: ammodernamento e adeguamento itinerario nord-sud S. Stefano di Camastra Gela, completamento tangenziale di Gela, riqualificazione occidentale etnea SS 284, adeguamento SS 115 Trapani - Mazara del Vallo</p>	<p>Non risultano avanzamenti significativi nelle opere di completamento e messa in sicurezza della viabilità secondaria in Calabria. Lato Sicilia, da registrare che ANAS ha avviato i lavori per la Tangenziale di Gela</p>	

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Ambito	FAST-CONFASAL		Stato dell'arte	Esito
	Linee di intervento	Dettaglio		
		<p>Monitoraggio costante delle opere di accessibilità ferroviaria regionale ed interregionale in corso:</p> <p>Calabria: adeguamento e velocizzazione linea Jonica Sibari – Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme – Catanzaro Lido</p> <p>Sicilia: Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo, ripristino e ammodernamento Caltagirone–Gela, potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa, completamento Circumetnea</p>	<p>In Calabria è in corso di realizzazione l'elettificazione della linea tra Catanzaro Lido e Sibari e tra Lamezia e Catanzaro Lido con anche degli interventi di potenziamento e velocizzazione con rettifiche di tracciato. La tratta Melito Porto Salvo-Catanzaro risulta da aggiornamento del CDP MIT-RFI in valutazione di fattibilità delle alternative progettuali. In Sicilia risulta in fase di realizzazione il ripristino della linea Palermo-Trapani via Milo, il ripristino della Caltagirone-Gela, ed il potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle bassa nonostante vi sia un fabbisogno di 60 Mln di euro. Ripartiti invece gli iter progettuali e realizzativi per il completamento del collegamento Stesicoro-Aeroporto della Circumetnea catanese.</p>	
	Estensione Smart Road	Estensione degli investimenti digitali per la Smart Road lungo tutta la tratta dell'A2 calabrese	<p>A metà 2024 risultano completati gli interventi di attrezzaggio tecnologico con l'installazione di 800 postazioni polifunzionali su circa 140 Km di A2, con ulteriori 94,5 Km in fase di realizzazione. Completata anche la prima "Green Island" della "Smart Road" A2 nell'area di parcheggio Contessa Soprana in cui viene prodotta energia rinnovabile per l'approvvigionamento dei sistemi di ricarica dei veicoli e per l'alimentazione degli apparati tecnologici della Smart Road.</p>	

Ambito	FAST-CONFESAL		Stato dell'arte	Esito
	Linee di intervento	Dettaglio		
Orizzontale	Potenziamento delle piante organiche ed attrattività degli enti territoriali	Monitoraggio delle assunzioni di nuove figure tecniche negli enti regionali e locali deputate alla gestione amministrativa e tecnica degli ingenti investimenti infrastrutturali in corso e pianificati in Calabria e Sicilia (PNRR, PNC, SIE 2021-2027, PSC, etc.); rafforzamento dei link tra enti pubblici e soggetti attuatori degli investimenti infrastrutturali con le Università, Dipartimenti e scuole di specializzazione del Mezzogiorno in ambito ingegneristico ed amministrativo	Ad ottobre 2024 è stato pubblicato sul portale InPA il bando di concorso RIPAM per l'assunzione di 2.200 nuovi funzionari nelle amministrazioni territoriali di Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia e presso il Dipartimento per le Politiche di Coesione e per il Sud, con alcuni profili anche tecnici.	
		Rendere attrattivo, non solo dal punto di vista retributivo, l'impiego in strutture pubbliche vocate alla progettazione, messa a gara e gestione e/o vigilanza delle infrastrutture, puntando su progetti innovativi e sperimentali in materia di digitalizzazione e sostenibilità ambientale (es. rifornimento carburanti alternativi nei porti, estensione Smart Road su tratte statali e secondarie, digitalizzazione per la passenger experience negli aeroporti, idrogeno nelle tratte ferroviarie turistiche, etc...)	Gli investimenti in corso in materia di sostenibilità ambientale in alcuni nodi trasportistici (es. cold ironing nei porti), di conversione all'idrogeno dei treni lungo le linee ferroviarie non elettrificate in Sicilia e Calabria (PNRR), di innovazione digitale lungo le tratte autostradali (Smart Road ANAS), sono tutti investimenti con una forte componente attrattiva per nuove professionalità e competenze.	

3.2 “Trasporto aereo in Italia: fabbisogni e proposte per il rilancio”

1. Sin dal 2020 con il varo dell’iniziativa “Italia Velocemente Connessa” (IVC), FAST-CONF-SAL ha ritenuto fondamentale attenzionare il settore del trasporto aereo, sia nel segmento dei servizi di trasporto (vettori) che delle infrastrutture e dei servizi di terra (aeroporti e servizi correlati).

Il settore, infatti, svolge un ruolo rilevante per le seguenti plurime ragioni:

- rappresenta uno dei principali vettori e la porta di accesso del turismo internazionale in Italia (43% degli arrivi di viaggiatori internazionali in Italia via aereo vs. il 53% dell’auto privata nel 2022);
- detiene una rilevante quota di mercato nell’interscambio internazionale di beni (circa il 10% in valore nel 2023), con un’incidenza particolare nelle filiere industriali nazionali più performanti e competitive quali il farmaceutico, la moda, i prodotti elettronici e l’agroalimentare di alto valore e ad alta deperibilità;
- riveste una funzione di connettività, ed in alcuni casi di continuità territoriale nel senso giuridico del termine, per la mobilità a medio-lungo raggio dei cittadini che risiedono in aree insulari, periferiche e a bassa accessibilità del paese;
- non da ultimo, il settore vede la presenza in Italia, secondo l’Istat e senza considerare l’indotto, di 649 imprese attive con più di 48.000 addetti diretti, per oltre il 96% concentrato sul personale dei vettori aerei e sulle attività aeroportuali e a terra, con una dinamica occupazionale crescente nonostante la pandemia del 2020.

2. Più nel dettaglio, **nell’edizione 2023 del position paper “IVC” aggiornato nel 2024**, a partire da un’analisi sull’offerta e la domanda sia a livello internazionale che nazionale e dall’individuazione dei principali fabbisogni del settore, è stato stilato un elenco di proposte/azioni concrete da poter mettere in campo. Partendo quindi dalla rilevazione di alcune criticità e sollecitando gli operatori di volo e le organizzazioni territoriali della FAST-CONF-SAL Comparto aereo, sono stati individuati i seguenti punti degni di attenzione:

- Scarsa accessibilità intermodale ai nodi interportuali: si registra una limitata presenza di connessioni ferroviarie (sia di collegamento diretto all’infrastruttura nazionale che di accesso ad altra rete ferroviaria regionale o di accesso ad altro sistema trasportistico) negli scali aeroportuali nazionali con investimenti previsti che traguardano il 2031 ed ampi divari territoriali nell’accessibilità agli scali con mezzi pubblici (tram, metro, bus, ferro) particolarmente accentuati nel Molise, Umbria, Basilicata, Marche, Sardegna, Valle d’Aosta, Sicilia e Trentino Alto Adige.
- Limitata connettività dei nodi aeroportuali e delle aree remote: lo scalo di Fiumicino e di Malpensa, primi scali italiani per connettività internazionale, europea e nazionale, sono rispettivamente il 20° ed il 21° a livello europeo per offerta di servizi aerei²⁰.

20 - Fonte: ITSM Fact Book – La competitività del trasporto aereo in Europa. Indice di connettività semplice mondiale ed europeo inteso come numero di voli necessari da parte di un passeggero per raggiungere un qualsiasi altro aeroporto del network.

Persistono peraltro, a livello nazionale, aree particolarmente svantaggiate come quelle di Imperia e Cuneo nel Nord-Ovest, dell'arco alpino del Nord Est (Friuli Venezia-Giulia, Trentino Alto Adige, Belluno), dell'area centro adriatica (Marche, Molise, Perugia, Rimini, Forlì-Cesena, Arezzo, Chieti, Pescara) e dell'area meridionale che ingloba la Calabria, la Basilicata e la Provincia di Salerno.

- Il settore dovrà nel breve-termine affrontare ingenti investimenti, sia per gli incrementi della capacità air e land side nei più importanti scali nazionali per far fronte alla domanda prospettica in particolare nella rete aeroportuale milanese, sullo scalo di Firenze, su Roma Fiumicino e Catania Fontanarossa, sia in infrastrutture e software digitali finalizzati a migliorare la capacità del settore (SESAR Air Traffic management, procedure di avvicinamento e partenza mezzi, sistemi informatizzati di gestione dei flussi nei terminal). Non da meno, il settore, sia lato vettori che gestori aeroportuali, deve affrontare anche la sfida della decarbonizzazione derivanti dalle misure legislative europee del «Fit for 55» (AFIR, revisione ETS, ReFuel Eu Aviation) con scarse risorse pubbliche a disposizione sia lato PNRR che PNC.
- Il settore è attraversato da cambiamenti strutturali del mercato del lavoro con effetti permanenti della pandemia sull'occupazione del comparto con particolare riguardo al personale navigante e di terra a cui vanno aggiunti gli impatti occupazionali a medio-lungo termine dello sviluppo della digitalizzazione nel settore, con previsione di calo nella forza lavoro a bassa e media qualifica nelle operazioni a terra in Europa, stimata del 20% al 2040, e del 10% per i lavoratori più qualificati²¹. In via ulteriore, in Italia si segnala una decisa frammentarietà contrattuale, con 8 Contratti collettivi nazionali di lavoro per il comparto aereo stipulati ed attualmente in vigore con la tendenza alla proliferazione di nuovi contratti anziché alla semplificazione contrattuale e la mancata applicazione, anche per l'assenza di direttive di secondo livello, di quanto previsto dall'art. 203 del Decreto Rilancio 2020.
- Il cargo aereo presenta notevoli potenzialità non del tutto sfruttate, con un forte divario territoriale in termini di accessibilità dei tessuti produttivi locali ai nodi aeroportuali cargo nazionali (indici limitati nel Mezzogiorno e Isole) che co-determina che 1/3 delle merci nazionali vengono trasferite presso altri nodi aeroportuali esteri come analizzato dal MIT che stima "in oltre 300.000 le tonnellate annue di volume di merci aeree con origine/destinazione Italia che utilizzano tratte aeree in arrivo e partenza nei grandi aeroporti europei percorrendo con mezzi gommati il tragitto tra questi scali e il nostro Paese (in aviocamionato)"²².

3. È stato quindi proposto un pacchetto di misure specifiche per il comparto aereo, sintetizzabili nelle seguenti macro-strategie:

- **Incremento dell'accessibilità aeroportuale;**

21 - Fonte: Automation Technology Employment – Transport 2040 – The future of Work”, World Maritime University IMO, 2020

22 - Fonte: MIT, Position Paper Azioni per il rilancio del cargo aereo, ottobre 2017

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

- Miglioramento della connettività aerea del nostro Paese;
- Attenzione alla redditività e sostenibilità del settore;
- Potenziamento del cargo aereo per la mobilità delle merci.

In considerazione del fatto che il primo luglio 2024 è stata pubblicata la nuova versione del Piano nazionale degli aeroporti con orizzonte al 2035, è interessante approfondire l'aderenza o meno di alcune proposte di FAST-CONFESAL. In linea generale, la nuova versione del PNA che aggiorna la proposta di Piano di ottobre 2022 appare decisamente più completa nelle proposte, approfondita nelle analisi ed aderente alle istanze rappresentate da FAST-CONFESAL. Riprendendo i punti di proposta di FAST-CONFESAL esposti, si riporta di seguito un confronto critico con le previsioni del nuovo Piano.

Ambito	FAST-CONFISAL		Nuovo PNA 2035	Esito
	Proposta	Dettagli	Previsioni	
Infrastrutture e Servizi	Accelerazione progetti esistenti e completamento dei collegamenti ferroviari verso gli aeroporti di rilevanza nazionale	Accelerare su progetti di connessione ferroviaria (rete nazionale o altra rete o rete ferro urbana) agli aeroporti già pianificati che riguardano il 2031 (GE, BG, Linate, BZ, VE, NA, SA, TP, PG, PE, Lamezia, BR) Completamento delle connessioni ferroviarie e di trasporto urbano su ferro degli scali di rilevante interesse nazionale anche a carattere di continuità territoriale (RN, VR, FG, KR, CN) Connessioni alla rete e ai servizi AV per i grandi hub intercontinentali (Fiumicino, Malpensa, Venezia)	Il nuovo PNA riconosce quanto sostenuto da FAST-CONFISAL in materia di scarsa accessibilità ai nodi aeroportuali particolarmente accentuata in alcune aree del paese, riscontrando che solamente il 26% degli abitanti riesce entro un'ora ad accedere agli aeroporti utilizzando i mezzi pubblici, a testimonianza della necessità di una maggiore integrazione tra i piani di sviluppo mediante il coordinamento con un apposito Piano integrato intermodale per la con-accessibilità del trasporto, anche mediante TPL. Se è positivo l'avanzamento dei progetti, in fase di DOCFAP, per i collegamenti dei nodi di Verona e Lamezia Terme, restano ancora da chiarire i potenziamenti dell'accessibilità degli scali secondari di RN, FG, KR, CN. In linea con quanto proposto da FAST-CONFISAL la previsione delle fermate AV in Malpensa, Fiumicino e in prospettiva più a lungo termine di Tessera citati nel PNA.	
	Estendere perimetro dei co-finanziamenti pubblici per la sostenibilità degli aeroporti	Vista la mancanza di risorse PNRR e PNC destinate ad investimenti per sostenibilità del trasporto aereo, appare necessario supportare con risorse	Le linee strategiche in materia di sostenibilità ambientale nel nuovo Piano appaiono essere ridimensionate rispetto alla bozza precedente. E'	

Ambito	FAST-CONFASAL		Nuovo PNA 2035	Esito
	Proposta	Dettagli	Previsioni	
		<p>nazionali i seguenti interventi, aggiornando ove necessario i rapporti concessori:</p> <p>Interventi di efficientamento energetico edifici aeroportuali ed autoproduzione energetica</p> <p>Rinnovo flotte a basso/nullo impatto ambientale per servizi dedicati allo staff, passeggeri e handling</p> <p>Sviluppo infrastrutture per l'approvvigionamento da carburanti alternativi dei mezzi aeroportuali di terra</p> <p>Sviluppo infrastrutture per il rifornimento e la logistica dei SAF e degli e-fuels negli aeroporti</p>	<p>previsto che gli aeroporti dovranno adeguare le infrastrutture per consentire agli operatori aerei l'utilizzo dei carburanti alternativi o delle ulteriori tipologie di alimentazione sostenibile che dovessero rendersi disponibili e per garantire la resilienza delle stesse infrastrutture rispetto ai possibili effetti dei cambiamenti climatici, in linea, anzi supportando lo sviluppo globale del settore. Al tempo stesso di incita all'uso di procedure aeroportuali green e relative certificazioni (Airport Carbon Accreditation), ovvero finalizzate a contribuire alla riduzione delle emissioni per quanto di competenza del gestore e in linea con gli obiettivi del programma Fit for 55 ed in linea con i più recenti orientamenti dell'ICAO.</p> <p>Tuttavia, nessuna previsione programmatica o di finanziamento viene prevista per rispondere a tali investimenti che graveranno sui gestori dei nodi aeroportuali.</p> <p>Potrebbe essere utile, in questo campo specifico, aprire un tavolo tra il MIT, ENAV e i gestori per monitorare quantomeno i relativi piani di investimenti, la sostenibilità nel medio-lungo termine di tali programmi e scongiurare</p>	

Ambito	FAST-CONFESAL		Nuovo PNA 2035	Esito
	Proposta	Dettagli	Previsioni	
			tensioni finanziarie degli stessi che potrebbero avere ripercussioni sui livelli occupazionali.	
	Estendere perimetro dei co-finanziamenti pubblici per la digitalizzazione degli aeroporti	Oltre a quanto previsto dal PNRR Investimento 2.2 M3C2 con soggetto attuatore ENAV, appare necessario supportare con risorse nazionali, aggiornando ove necessario i rapporti concessori con i gestori aeroportuali, gli investimenti in procedure di sicurezza e servizi self-service per i passeggeri, controllo del traffico aereo (A-CDM, ADS-B) e bigliettazione multimodale integrata Attenzione particolare agli investimenti per sistemi di Cybersecurity	Il nuovo PNA statuisce che "la prima soluzione al problema della capacità aeroportuale consiste nell'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti adottando soluzioni intelligenti, digitali e innovative in grado di migliorare la produttività ai massimi livelli possibili, garantendo un livello di servizio ottimale al passeggero" e citando espressamente la rilevanza dello sviluppo di infrastrutture del controllo del traffico aereo (A-CDM e ADS-B), di piattaforme centralizzate integrate di gestione aeroportuale (APOC). Tuttavia, il Piano non tratta di risorse e finanziamenti pubblici a supporto di tali investimenti, tema che appare decisamente importante, anche tenuto conto dello stralcio dal PNRR dell'investimento M2C2 I2.2 di ENAV in materia di digitalizzazione degli aeroporti.	
	Razionalizzazione degli incentivi ai vettori	Si supporta la sezione «incentivi per lo sviluppo» delineato nella bozza di PNA 2035 con sussidi su rotte continentali «compensate» con l'attivazione di servizi	Rispetto alla versione precedente del PNA vengono individuati con maggiore precisione gli strumenti di incentivazione finalizzati a potenziare i livelli di connettività dei territori, prevedendo di identificare	

Ambito	FAST-CONFSAL		Nuovo PNA 2035	Esito
	Proposta	Dettagli	Previsioni	
		<p>domestici verso gli hub intercontinentali nazionali¹; Definire tuttavia con precisione a quale attore spetta l'onere «compensativo» Revisione delle normative sui diritti aeroportuali per promuovere schemi di incentivi a favore dei vettori «green» (impegnati nell'uso di SAF, riduzione esternalità negative, etc.....)</p>	<p>obiettivi di accessibilità (o "con-accessibilità") minima dei territori posti a monte dei bandi di incentivazione e sviluppo della rete di supporto regionale e la definizione con ART di meccanismi di incentivazione alla costituzione di sistemi integrati aeroportuali, con la possibilità di adottare tariffe di sistema ancorate alla concreta capacità di assorbimento del traffico da parte del sistema integrato aeroportuale a favore di un'offerta complessiva al territorio più completa e coordinata. Viene peraltro confermata la possibilità di introdurre incentivi a titolo di misura di compensazione nei casi di mancata o tardiva realizzazione dei programmi di sviluppo intermodale degli aeroporti con le altre reti di trasporto.</p>	
	Potenziamento delle cargo cities aeroportuali e sviluppo servizi cargo	<p>Miglioramento delle infrastrutture dedicate al cargo aereo nei principali aeroporti nazionali (in primis Malpensa e Fiumicino): estensione piazzali, magazzini, centri servizi cargo Potenziamento infrastrutturale delle cargo cities in aree ad oggi a bassa o nulla accessibilità (per infrastrutture e servizi aerei) ma con potenziale di</p>	<p>In parte correlato al punto della digitalizzazione per il cargo aereo, il nuovo PNA appare essere aderente alle richieste di FAST-CONFSAL, anche per quel che concerne lo studio richiesto in materia di traffici di aviocamionato con origine/destinazione in altri paesi europei. E' espressamente previsto che l'aeroporto di Milano</p>	

¹ Attivabile anche in caso di mancata o tardiva realizzazione dei programmi di sviluppo intermodale

Ambito	FAST-CONFESAL		Nuovo PNA 2035	Esito
	Proposta	Dettagli	Previsioni	
		<p>sviluppo per filiere ad esempio agroalimentare deperibile (es. Ancona, Catania, Taranto, Lamezia Terme)</p> <p>Potenziamento delle aree di sosta per veicoli pesanti a servizio delle principali cargo cities nazionali (Malpensa, Fiumicino, Tesserà, Brescia, Catania, etc...)</p> <p>Miglioramento connettività aeroporti-interporti/hub logistici urbani per consolidamento e distribuzione merce diretta/proveniente dagli hub aeroportuali</p> <p>Incentivi e sussidi alle aziende ed agli operatori logistici («Air cargo bonus») a copertura dei costi di trasporto sostenuti per arrivare o partire da aeroporti italiani anziché esteri</p>	<p>Malpensa in considerazione delle previsioni di domanda air cargo potenziale, presenta delle criticità legate all'infrastruttura airside (in particolare per i parcheggi dei velivoli) che, allo stato attuale, non permetterebbero il totale sviluppo del traffico merci presso lo scalo lombardo e che quindi necessita di adeguati investimenti. Lo stesso dicasi per gli aeroporti individuati da FAST-CONFESAL, a cui vengono aggiunti gli scali di Bergamo, Bologna, Pisa e Napoli, che potranno sviluppare investimenti di potenziamento delle attività air cargo, sebbene differenziati per dimensioni, per tipologie di traffico, per vincoli operativi/ambientali e per potenzialità dei territori/macro aree di riferimento.</p> <p>In materia di connettività tra aeroporti ed altri nodi logistici, il nuovo PNA prevede la necessità di sviluppare le Cargo city in connubio con gli hub logistici cittadini o di prossimità, nonché la necessità migliorare le infrastrutture di accessibilità aeroportuale facendo leva degli interventi di connessione ferroviaria degli aeroporti anche alla parte cargo e promuovendo, anche in via sperimentale, l'utilizzo di nuovi mezzi trasporto,</p>	

Ambito	FAST-CONFSAL		Nuovo PNA 2035	Esito
	Proposta	Dettagli	Previsioni	
			come i droni, per alimentare i flussi del cargo aereo verso i nodi di prossimità.	
Policies e norme	Governance della rete aeroportuale	Si concorda sulla cooperazione per «reti territoriali» come definite nella bozza di PNA 2035 con articolazione tripartita degli aeroporti, ma necessità di definire con precisione anche la fase di integrazione gestionale nel caso di scali soggetti a titolarità differente, in particolare identificando gli strumenti di cooperazione, a chi competono le decisioni sulle specializzazioni per scalo e come vengono ripartiti gli investimenti sul singolo scalo ma funzionali a tutta la rete territoriale.	Nella nuova versione del Piano i sistemi integrati aeroportuali prendono il posto delle precedenti "reti territoriali", rimanendo simile il numero, la clusterizzazione degli aeroporti e revisionando solo parzialmente la ripartizione territoriale per quel che concerne l'area del Nord-Est. Fermo restando che, come FAST-CONFSAL, siamo a favore della razionalizzazione della governance della rete prevedendo forme di collaborazione e sinergia funzionale ed operativa tra gli scali dei sistemi integrati, non appare ancora del tutto chiaro il frame giuridico e ciò che ne consegue, attraverso il quale avverrebbe "l'integrazione e collaborazione della società di gestione, senza necessariamente modificazioni soggettive nella titolarità degli atti concessionari di gestione totale degli scali di interesse. Come già sottolineato, la costituzione dei Sistemi integrati aeroportuali non	

Ambito	FAST-CONFESAL		Nuovo PNA 2035	Esito
	Proposta	Dettagli	Previsioni	
			risulta legata alla costituzione di reti gestionali, se non su richiesta degli stessi gestori aeroportuali".	
	Potenziamento OSP per le aree remote	Fermo restando quanto previsto nelle proposte di miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti secondari e di «razionalizzazione degli incentivi ai vettori» della bozza di PNA, risulta prioritario potenziare gli OSP dei servizi di connessione con i principali hub nazionali per le tratte da/per Bolzano, Albenga, Cuneo, Perugia, Ancona, Salerno e Crotone	Vengono espressamente citate nella nuova versione Piano la scarsa con-accessibilità domestica della Calabria, della Basilicata, del Trentino Alto-Adige, delle Marche, dell'Abruzzo e del Molise nonché l'accessibilità internazionale inferiore alla media nazionale per il Sud-Italia e le Isole.	
	Definizione governance e posizionamento strategico ITA Airways	Rinnovo del CCNL vettori e del CCNL integrativo dipendenti ITA Definizione di un piano industriale integrato con il vettore tedesco Lufthansa, adeguato per la copertura del bacino mediterraneo ed il medio-lungo raggio Europa-Africa Valorizzazione divisione cargo della compagnia a supporto delle aziende nazionali	Evidentemente il PNA verte specificatamente sulla materia aeroportuale, e la trattazione dell'argomento della compagnia aerea ancora attualmente a maggioranza pubblica nazionale non sarebbe che potuta essere marginale. Appare tuttavia rilevante ed in linea con quanto sostenuto da FAST-CONFESAL, la citazione relativa alla centralità del presidio intercontinentale nel piano industriale di ITA, a tutela degli interessi economici e di connettività nazionali, nonché alla previsione di incentivi specifici sulle rotte verso alcuni Paesi africani per stabilizzare i collegamenti verso questa area geografica.	

Ambito	FAST-CONFISAL		Nuovo PNA 2035	Esito
	Proposta	Dettagli	Previsioni	
	Digitalizzazione per la movimentazione cargo	<p>Estensione della sperimentazione del Fast Transfer ad altri aeroporti nazionali, oltre a Malpensa</p> <p>Adozione dello Sportello unico Doganale e dei Controlli (con estensione degli orari di apertura dei diversi uffici preposti ai controlli)</p> <p>Sviluppo e omogenizzazione dei Cargo Community System con interoperabilità sistemi ADM (su modello dei PCS portuali)</p> <p>Estensione pre-clearing su tutte le tipologie di merci, ai voli all cargo e cargo belly (con garanzie di affidabilità dell'operatore)</p> <p>Possibilità di creare linea di finanziamenti ad hoc a valere su Log-In Business PNRR M3C2 Investimento 2.1 per gli operatori logistici del cargo aereo in particolare per lo sviluppo della documentazione digitale di carico (e-AWB) e la diffusione di sistemi di prenotazione digitale della capacità cargo</p>	<p>Rilevanti le previsioni del nuovo PNA in materia di "iniziative a supporto della filiera air cargo" che invece nella prima bozza del PNA erano praticamente del tutto escluse, eccezion fatta per la citazione generica della necessità di "completare il processo di smaterializzazione e digitalizzazione del processo amministrativo burocratico e delle pratiche doganali (SU.DO.CO)".</p> <p>Nella nuova versione del PNA viene espressamente previsto di implementare in tutto il territorio italiano lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli per tutte le tipologie di merci e nell'armonizzazione degli orari di apertura dei diversi uffici preposti ai controlli o l'attribuzione del personale necessario per tutte le Amministrazioni ovvero alla sostituzione tra Amministrazioni in caso di carenze di personale. E' previsto inoltre, come sostenuto da FAST-CONFISAL: lo sviluppo dei sistemi Cargo Community System e di interoperabilità con il sistema dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli l'estensione del pre-clearing- su tutte le tipologie di merci e ai voli all cargo,</p>	

Ambito	FAST-CONFESAL		Nuovo PNA 2035	Esito
	Proposta	Dettagli	Previsioni	
			<p>l'implementazione del Fast Corridor per il trasferimento della merce direttamente ai magazzini siti nei retroporti dello scalo collegati per via stradale, ferroviaria o intermodale.</p> <p>l'implementazione della diffusione della lettera di vettura aerea elettronica (eAWB) con possibilità di includerla come documentazione a sostegno del manifesto doganale (modello fascicolo elettronico già utilizzato per le dichiarazioni doganali)</p> <p>rendere strutturale l'esonero dai divieti di circolazione esistenti per i trasporti stradali di merci, accompagnate da lettera di vettura aerea, da/per gli aeroporti nazionali, oggi riconosciuto su base annuale.</p>	
	Incremento tutele professionali e salariali, omogenizzazione dei contratti del comparto ed attenzione alla formazione delle risorse umane		<p>Con un leggero disappunto il nuovo PNA, esattamente come la precedente versione, non prevede alcun indirizzo strategico in materia di risorse umane, formazione, contrattualistica e/o comunque di riconoscimento dell'importanza di investire nel fattore umano quale driver fondamentale per l'efficacia e la competitività del comparto aeroportuale.</p>	

3.3 Ottimizzazione dei carichi nella logistica

1. Un'ulteriore proposta emersa in IVC 2023 riguardava lo sviluppo di soluzioni ITS di logistics-as-a-service per il cargo pooling e per forme di collaborazione tra spedizionieri, caricatori e trasportatori nel mercato italiano attraverso l'implementazione di una piattaforma ICT collaborativa in gestione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Partendo infatti dalla constatazione degli importanti obiettivi di decarbonizzazione di matrice europea, del limitato potenziale di mercato contendibile per il trasporto stradale merci (tenuto conto che le percorrenze medie sono per la maggior parte effettuate entro i 300km e quindi difficilmente shiftabili su ferro), dell'alta incidenza delle corse a vuoto e dei limitati carichi medi registrati nelle spedizioni su veicoli commerciali pesanti e leggeri (peraltro con dei dati in flessione negli ultimi anni dei coefficienti di carico legati al boom dell'e-commerce nell'ambito della logistica di prossimità e di finestre di consegna più strette nel segmento pesanti di medio e lungo raggio) dell'alta parcellizzazione dell'offerta aziendale del trasporto stradale merci nazionale e, da ultimo, dell'alta quota detenuta dal trasporto stradale merci nelle emissioni dei principali inquinanti atmosferici e delle emissioni totali di gas a effetto serra (25% delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada, 28% in Italia e oltre il 6% delle emissioni totali di gas a effetto serra nell'UE), FAST-CONFSAL ha promosso lo sviluppo di una piattaforma informatica nazionale finalizzata a creare il match tra offerta e domanda di trasporto e in definitiva ad efficientare la catena logistica e per contribuire al processo di decarbonizzazione del trasporto merci.

2. In sostanza, la piattaforma ICT, sul modello di Uber Freight o di Flock Freight negli Stati Uniti, istituisce una logica collaborativa in cui gli spedizionieri o i caricatori possono inserire i dettagli della spedizione quali il tipo di carico, peso, dimensioni, origine e destinazione, per poi confrontare tariffe e servizi disponibili in base alla capacità residua dei vettori a disposizione e presentare la propria offerta commerciale. I benefici consisterebbero nell'aumento dei coefficienti di carico dei trasportatori merci su strada per il consolidamento, la condivisione e la messa in comune della flotta e dei carichi, rispondendo efficacemente alla riduzione dei veicoli-km su strada e quindi di diminuzione delle emissioni di Co2, di riduzione degli inquinanti atmosferici, di abbassamento dell'incidentalità e della congestione, incrementando al contempo l'efficienza della catena logistica.

La modalità di gestione della piattaforma, tenendo conto delle criticità e delle lezioni apprese da altri sistemi, secondo FAST-CONFSAL avrebbe potuto essere in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale soggetto terzo e super partes, garantendo l'interoperabilità dei dati, la tutela delle informazioni scambiate, comprese quelle commerciali e più sensibili, nonché l'integrazione delle piattaforme già in uso con il

nuovo servizio ITS di logistics-as-a-service nazionale.

3. Sebbene non propriamente gestita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come indicato da FAST-CONFISAL, è notizia recente che nell'ambito dell'investimento PNRR "Digitalizzazione della catena logistica" M3C2 2.1.3 – Log-In Business sono previsti finanziamenti per tale tipologia di servizi. La pubblicazione dei bandi è prevista nei primi mesi del 2025.

Più nello specifico, sono stati stanziati 157 milioni di euro di cofinanziamento a fondo perduto sino al 40% dell'importo dei progetti ammissibili ad opera di rete di imprese o singoli operatori privati del trasporto merci e della logistica, con l'obiettivo di incrementare la dotazione digitale e l'utilizzo delle tecnologie abilitanti da parte delle imprese nazionali di trasporto merci e logistica, favorendo da un lato il dialogo informatizzato tra queste e gli enti pubblici e tra queste e le aziende caricatori e dall'altro lato nel favorire l'adozione di sistemi di pianificazione e programmazione dei carichi e di route planning anche attraverso la formazione del capitale umano all'uopo dedicato

Tra le misure finanziabili vi è appunto la progettazione e l'acquisizione di sistemi digitali di ottimizzazione dei carichi attraverso l'utilizzo di tecnologie di intelligenza artificiale e sistemi di dynamic route planning, che risponde esattamente alla proposta sollevata da FAST-CONFISAL e che saranno interconnesse alla piattaforma logistica nazionale in uso al MIT.

4. OLTRE IL 2026: LE PROPOSTE DI FAST-CONFSAL

Si riportano di seguito le proposte di FAST-CONFSAL che traggono il 2030, oltre la scadenza del PNRR, articolate secondo la tradizionale tripartizione in cluster ad esito del lavoro di analisi on desk, di raccolta informativa presso le sedi territoriali del sindacato nonché di ascolto degli operatori del trasporto e della logistica.

4.1 Infrastrutture e servizi

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
<p>Completamento dei corridoi, direttrici e nodi infrastrutturali TEN-T e SNIT, sblocco delle opere e ripresa della progettualità S.I.S.Te.MA.</p>		<p>Considerato i preoccupanti stati di avanzamento finanziario degli investimenti pianificati e programmati con il PNRR e il PNC occorre dare una decisa sterzata alla messa a terra degli interventi. Per quel che concerne i fondi nazionali con un orizzonte temporale più ampio, si ritiene necessario completare il quadro nazionale con il re-inserimento degli interventi a favore del Mezzogiorno stralciati nella rimodulazione del PNRR e con il completamento dei seguenti macro-interventi infrastrutturali finalizzati alla riduzione dei divari territoriali in termini di accessibilità ed alla promozione di un sistema dei trasporti equo, efficiente e sostenibile:</p>	<p>Low Medium High Max</p>
	1.1	<p>☞ Completamento del pacchetto di proposte individuato nel Flagship Project 1 di FAST-CONFSAL "Solo il Ponte ci sta stretto" per la competitività e lo sviluppo del Mezzogiorno. In particolare, necessita un'attenzione particolare al rispetto del cronoprogramma della consegna dei cantieri il Ponte sullo Stretto di Messina e le opere complementari e, per la tratta AV Salerno-Reggio Calabria, si richiede di procedere all'individuazione tecnica delle soluzioni progettuali ed alla definizione economica degli interventi sul territorio calabrese.</p> <p>In seconda battuta, si segnala la necessità di attivare e velocizzare i cantieri relativi alla manutenzione e completamento della viabilità stradale primaria e secondaria in Sicilia e Calabria e di potenziare le infrastrutture e i servizi nei nodi interportuali e retroportuali in Sicilia</p>	

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
	1.2	<p>☞ Appare quantomai urgente 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 prioritario completare la copertura economica in CDP MIT-RFI per i lotti di raddoppio, in particolare per la seconda fase, della linea Pontremolese.</p>	 <p>HIGH</p>
	1.3	<p>☞ Sulla scorta degli anni precedenti si richiede il recupero e rilancio della progettualità S.I.S.Te.M.A. del MIT, al fine di garantire, attraverso il cd. Policentrismo, il rafforzamento delle reti e dei sistemi territoriali di II° livello e le loro connessioni ai grandi Corridoi multimodali della Rete TEN dei trasporti, dell'energia e del digitale e il riequilibrio Nord-Sud, tra centro/periferia e Città/aree interne nell'ottica anche delle cd. Smart city.</p>	 <p>MEDIUM</p>
	1.4	<p>☞ Sblocco dei progetti e cantieri incagliati di primaria importanza per il trasporto passeggeri e merci del paese, alcuni dei quali commissariati ma senza significativi avanzamenti: l'avanzamento tecnico del corridoio autostradale tirrenico tra San Pietro in Palazzi e Tarquinia; l'avvio dei cantieri della Gronda e gli interventi ferroviari nel nodo di Genova; il passante di Bologna; il potenziamento ferroviario delle connessioni con i valichi svizzeri come il raddoppio Vignale-Oleggio-Arona. Al contempo si richiede la copertura economica dei progetti defianziati in tutto o in parte nella nuova versione del PNRR: in primis la direttrice ferroviaria Roma-Pescara e l'upgrade delle stazioni ferroviarie al Sud Italia.</p>	 <p>HIGH</p>
	1.5	<p>☞ La velocizzazione della spesa per le opere finanziate in ambito PNRR e PNC per il completamento dell'AV/AC sulle direttrici nazionali ferroviarie (Napoli-Bari, connessioni diagonali), per il monitoraggio delle opere d'arte degli assi stradali ed autostradali, per l'implementazione della Strategia per le aree interne funzionale alla viabilità secondaria, per le infrastrutture ed i servizi di TPL e per gli investimenti nei porti (in particolare sugli interventi di ultimo-penultimo miglio, aumento</p>	 <p>MAX</p>

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
		selettivo della capacità e accessibilità marittima previsti nel PNC), tenendo in debito conto le scadenze europee e nazionali prefissate	
	1.6	<p>☞ Attento monitoraggio dell'avanzamento del progetto stazione AV di Foggia, per la sua valenza in termini di sistema multimodale con un ottimale rapporto costi/benefici e in quanto contribuisce ad una consistente riduzione degli attuali tempi di percorrenza per oltre 4,5 mln di residenti in Puglia e Basilicata e degli altri utenti ferroviarie e di altre modalità. Il miglioramento dell'intermodalità con la costituzione di un HUB multimodale e l'aumento dell'accessibilità, attrattività e coesione territoriale, realizzando concretamente la sostenibilità ambientale ed economica nell'ambito della rete TEN-T.</p>	 <p>MEDIUM</p>
	1.7	<p>☞ Varo di un piano nazionale finalizzato all'adeguamento dei terminal degli interporti di rilevanza nazionale alle caratteristiche del modulo europeo a 740 metri, requisito previsto dalla normativa europea e centrale al fine di promuovere il trasporto intermodale nel paese</p>	 <p>HIGH</p>
	1.8	<p>☞ Completamento del pacchetto di misure indicate nel Flagship Project 2 di FAST-CONFISAL con implementazione delle previsioni del PNA 2035. In particolare, appare urgente l'avanzamento delle progettualità di connessione ai nodi di Verona e Lamezia Terme, di sviluppo dell'accessibilità degli scali secondari di RN, FG, KR, CN e di connettività con l'AV per gli scali con traffici intercontinentali. Parimenti importante lo sviluppo dei progetti infrastrutturali e digitali di cargo city negli scali deputati a tali traffici e il sostegno economico agli operatori aeroportuali per la transizione digitale e per l'efficiamento energetico. In considerazione della fusione tra ITA Airways e Lufthansa sarà necessario monitorare la situazione occupazionale dell'azienda nazionale.</p>	 <p>HIGH</p>
Riduzione dei divari di accessibilità delle aree più isolate con		Come proposto sin dal 2020 e citato anche nel documento MOVEO del MIT, nelle more della realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti per il 2030, al fine di incrementare l'accessibilità e la connettività di alcune aree del	

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
servizi incentivati		paese, appare necessario implementare degli strumenti che possano ovviare a tale gap in tempistiche brevi, in particolare:	
	1.9	<p>☞ Attivare la proposta del TAV-Bonus quale sussidio finalizzato a velocizzare i benefici attesi per gli utenti (es. aumento di accessibilità, diversione modale, domanda generata) che per i non utenti (es. impatti su economia ed ambiente) nelle more della realizzazione/completamento dell'AV ferroviaria per la parte di interesse in particolare del Mezzogiorno. Si tratterebbe di un incentivo per promuovere l'erogazione di servizi ferroviari con caratteristiche AV (velocità commerciale più elevata, brandizzazione, qualità materiale rotabile, etc..) su tratte tradizionali oggi non redditizie per gli operatori (es. domanda debole a causa di una rete ferroviaria non AV). L'entità del sussidio, da mettere a gara sia in termini monetari che di frequenza minima garantita sul modello dei contributi per la continuità territoriale lato mare ed aereo, valevole solo sulla quota parte di servizio AV per la tratta di percorrenza su rete tradizionale, che verrebbe calcolato su una percentuale del costo di esercizio da erogare su servizi AV su specifiche relazioni.</p>	
Garantire adeguati livelli di servizi di trasporto passeggeri e merci anche in condizioni emergenziali e/o con le ingenti cantierizzazioni in atto sulla rete		Se da un lato si propone nuovamente di estendere il concetto di resilienza del sistema dei trasporti nazionale oltre alla mera mitigazione ed adattamento delle infrastrutture ai cambiamenti climatici o agli aspetti manutentivi delle infrastrutture, al tempo stesso la rete infrastrutturale italiana è soggetta a rilevanti interventi di ammodernamento e potenziamento che causano disagi sempre più crescenti nei rispettivi livelli di servizio. Si richiede pertanto:	
	1.10	<p>☞ La definizione di un livello minimo di servizi di trasporto essenziali e di infrastrutture di trasporto strategiche nazionali, che devono inderogabilmente rimanere funzionanti in occasione dell'avverarsi di qualsiasi criticità, attraverso l'istituzione di strumenti finanziari a garanzia delle imprese (operatori di trasporto o gestori delle infrastrutture), creando ad esempio</p>	

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
<p>Aggregazioni imprenditoriali nei servizi di trasporto e incentivi per le aziende che vendono franco-destino</p>		<p>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. Tale sistema appare necessario sia lato passeggeri, in cui tuttavia esistono principi di servizio universale, ed ancora di più lato merci in cui la regolazione ed il controllo del pubblico è limitata alle situazioni di continuità territoriale.</p>	
		<p>La frammentazione del mercato dei servizi di trasporto merce nazionale, in particolare nell'autotrasporto, con pochissimi player di rilevanza nazionale, nonché la consuetudine delle aziende attive nell'export di adottare contratti ex-works determinano la necessità di costituire "campioni nazionali" nel settore dei trasporti e della logistica ed incentivi per l'adozione di contratti franco-destino da parte delle aziende, in grado di migliorare la competitività della logistica nazionale e contrastare il cronico deficit della bilancia dei pagamenti del trasporto merci. Come già avanzato da FAST-CONFSAL, si ritiene necessario:</p>	
	<p>1.11</p>	<p>☞ Favorire l'aggregazione industriale nel comparto trasporti e logistica 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.) fermo restando l'autonomia dei partecipanti, aumentando l'importo dei maggiori valori fiscalmente riconosciuti derivanti da operazioni di aggregazione di cui al "Bonus Aggregazioni", riducendo il cuneo fiscale del lavoro nel caso di aggregazione di imprese di filiera, stabilizzando e rafforzando l'ACE ai fini della capitalizzazione delle PMI.</p>	
	<p>1.12</p>	<p>☞ Stanziamento di incentivi fiscali per le imprese produttrici che optano per contratti "franco destino" anziché "ex-works", con l'intento di incrementare il valore aggiunto delle attività di trasporto e logistica ad appannaggio di operatori nazionali nelle operazioni di export e di miglioramento della bilancia dei pagamenti del trasporto merci nazionale.</p>	

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
<p>Concentrazioni imprenditoriali nei grandi gruppi delle costruzioni nazionali, con monitoraggio dell'offerta di lavoro nel settore</p>	1.13	<p>Considerate le strette tempistiche di attuazione degli investimenti PNRR, la sostanziale difficoltà nel reperire risorse professionali specialistiche e la necessità di rinforzare dal punto vista degli organici e della robustezza finanziaria le aziende di costruzione, appare necessario intervenire con strumenti urgenti per consolidare e rinforzare l'offerta imprenditoriale del settore, a favore della crescita economica e dell'occupazione nazionale. Si richiede pertanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ Il varo di strumenti di semplificazione ed il rafforzamento degli strumenti già in essere tesi a favorire l'aggregazione industriale del comparto costruzioni ed edilizia, attraverso incentivi fiscali atti a concentrare e consolidare dimensionalmente le aziende del settore; parallelamente, per far fronte alla conclamata mancanza di figure professionali di media-bassa qualifica nel settore, occorre uno sforzo di monitoraggio sulla congruità della forza lavoro del comparto rispetto all'avanzamento degli investimenti programmati, rinforzando ad esempio i programmi regionali e dei Centri per l'impiego per la formazione ed reimpiego di unità ad oggi disoccupate o inattive 	
		<p>Sebbene risultano inserite nel PNRR ed avviate in via preliminare numerose misure in materia di digitalizzazione, così come richiesto di FAST-CONFISAL negli anni scorsi, che dovrebbero offrire ampi benefici in termini di semplificazione e velocizzazione dei processi amministrativi e di controllo lungo la catena logistica, si richiede:</p>	
<p>Completamento delle iniziative avviate in materia di digitalizzazione e sviluppo della PLN</p>	1.14	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Il completamento delle efficaci misure implementate dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, tra cui i corridoi doganali con sdoganamento "a destino" (Fast Corridor) anche nei contesti interessati da traffici con l'hinterland in cui non sono ancora operativi, accelerando le tempistiche di rilascio delle autorizzazioni. Parallelamente, il preclearing in ambito marittimo dovrebbe essere reso obbligatorio per tutte le compagnie di navigazione, dovrebbe essere rimosso il vincolo dell'ultimo porto di approdo nazionale e l'iniziativa andrebbe estesa agli altri segmenti merceologici marittimi. 	

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
	1.15	<p>☞ Pur riscontrando l'avvio dei progetti di digitalizzazione per i porti e gli interporti ex PNRR come sollecitato da FAST-CONFISAL, si richiede l'avvio di un tavolo in sede di Piattaforma logistica digitale nazionale per la progettazione dei servizi digitali a favore della logistica che traguardi un orizzonte post-2026 e che coinvolga tutti i gestori dei nodi logistici, gli operatori dei servizi di trasporto e le amministrazioni pubbliche coinvolte nei procedimenti di controllo e vigilanza.</p>	 <p>HIGH</p>
<p>Favorire il rapido reclutamento di autisti e macchinisti con misure di carattere economico e di sensibilizzazione</p>		<p>Nonostante alcune misure messe in campo e rafforzate negli ultimi anni, dall'avvio di iniziative nazionali per lo sviluppo di aree di sosta per veicoli pesanti su standard europeo in Italia, alla compartecipazione della spesa per il bonus patente e CQC autotrasportatori, si rileva il perdurante deficit in particolare delle professioni legate agli autisti ed ai macchinisti del trasporto stradale e ferroviario, per cui si richiede di:</p>	
	1.16	<p>☞ Incrementare la dotazione finanziaria e la copertura del bonus patente per gli autotrasportatori, estendendo la platea (oggi fino a 35 anni) e l'ammontare delle risorse a copertura dei potenziali beneficiari; analoga misura dovrebbe essere implementata per i macchinisti ferroviari del settore cargo e passeggeri. In parallelo, è necessario aumentare la vocazione e l'attrattività tra i giovani delle professioni legate al trasporto stradale, ferroviario, marittimo e della logistica attraverso lo sviluppo di apposite campagne di comunicazione.</p>	 <p>HIGH</p>

4.2 Policies e norme

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
Emanazione del PGTL e dei DPP		Come richiesto sin dal 2020 e stralciata dal nuovo codice degli appalti, al fine di delineare su un orizzonte pluriennale che superi il 2026 la politica infrastrutturale, dei servizi di trasporto e della logistica, FAST-CONFESAL ritiene inderogabile:	Low Medium High Max
	2.1	☞ La reintroduzione della previsione legislativa e l'emanazione di un nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica, che superi le previsioni del 2001 e l'aggiornamento del 2011, su cui FAST-CONFESAL conferma la disponibilità di contributo e confronto	 HIGH
Riordino della disciplina normativa in materia di governance della mobilità locale passeggeri ed omogeneizzazione delle pianificazioni locali dei PULS ed adozione di misure di mitigazione dei costi esterni generate dalle consegne di ultimo miglio urbano e dalle scelte dei consumatori		Al fine di dare efficacia agli importanti investimenti previsti per la mobilità locale nel PNRR e nei fondi nazionali, su cui comunque urge un'accelerazione della spesa come sopra evidenziato, FAST-CONFESAL ribadisce l'urgenza di razionalizzare la normativa relativa alla governance della materia come segue:	
	2.2	☞ Procedere alla piena attuazione delle previsioni previste dal Decreto-legge 50/2017 in merito alla ripartizione del FNT superando il criterio della spesa storica, così come anche deliberato dalla Consulta con sentenza 133/2024, attraverso la definizione analitica e congiunta tra MIT e Regioni dei fabbisogni locali di trasporto pubblico finalizzati a garantire equamente e tutelare i livelli essenziali di mobilità minimi ed omogeni per ciascuna area territoriale nazionale. Tale previsione si deve peraltro innestare con la Legge sull'autonomia differenziata e sulla definizione dei livelli essenziali delle prestazioni (LEP) corrispondenti di servizio.	 HIGH

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Fabbisogno	ID Proposta	Urgenza di intervento
	<p>2.3 ☞ Per quanto riguarda la governance, l'articolazione di funzioni e di competenze, si auspica anche alla luce della richiamata Legge sull'autonomia differenziata, un deciso efficientamento ed una semplificazione sostanziale che tenga fermo il finanziamento statale con il FNT e i compiti di pianificazione e programmazione delle Regioni, al di sotto delle quali, come prospettato anche nel documento del MIT MOVEO "si potrebbe avere "un unico ente di governo per ogni bacino di mobilità individuato, superando i confini amministrativi dei singoli comuni e la dicotomia tra urbano e extra-urbano" che dovrebbe occuparsi dell'affidamento del servizio e della fase di esecuzione contrattuale con l'operatore o con gli operatori. Tale conformazione dovrebbe limitare la frammentarietà dell'offerta dei servizi, garantendo economie di scala e di scopo e consolidamenti tra gli operatori in grado a tal punto di investire anche nella trasformazione digitale ed ambientale, ed una migliore pianificazione e programmazione dei servizi da parte delle stazioni appaltanti.</p>	 <p>HIGH</p>
	<p>In materia di city logistics, a fronte dell'esplosione della cogestione nei centri urbani provocata dai veicoli commerciali anche a causa dell'aumento delle consegne per gli acquisti on-line e della mancanza di provvedimenti adottati in questi anni, FAST-CONFSAL ritiene necessario procedere ad implementare i seguenti punti:</p>	
	<p>2.4 ☞ In primis si riscontra una disomogeneità nelle modalità di pianificazione locale dei PULS (piano urbano della logistica sostenibile) che dovrebbero essere coordinati centralmente in fase di approvazione e vigilati in attuazione dal MIT e contenere indicazioni standard su</p>	 <p>HIGH</p>

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
Le ottimizzazioni normative delle		<p>almeno i seguenti punti, con target e key performance indicator temporali stabiliti a livello centrale: la mappatura e la localizzazione programmata e pianificata per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica per i servizi di logistica urbana; la mappatura attuale e la localizzazione programmatica delle infrastrutture intermodali di transshipment merci a livello urbano; l'articolazione del piano di incentivi per il rinnovo delle flotte da parte degli operatori locali, la cui dotazione finanziaria dovrebbe essere gestita dal MIT; la previsione l'inserimento di criteri premiali negli acquisti di mezzi e flotte da parte degli enti locali o di società controllate (veicoli raccolta rifiuti, servizio giardini, etc..), finalizzati all'efficientamento energetico ed all'adozione di mezzi a combustibili alternativi.</p>	
	2.5	<p>☞ Con l'obiettivo di sensibilizzare "monetariamente" la popolazione sugli impatti delle proprie scelte di consumo, FAST-CONFESAL ritiene urgente definire un pricing nazionale delle consegne a domicilio e dei resi, differenziando dal punto di vista tariffario con sia le diverse modalità di consegna (48 ore, 24 ore, in giornata, instant delivery) che le caratteristiche del trasporto utilizzato (mezzo a 0 emissioni, mezzo ibrido, mezzo ordinario, etc...). Le risorse così raccolte, oltre ad internalizzare i costi esterni della logistica urbana e quindi utile a far percepire al consumatore il "costo sociale del trasporto", garantirebbe al contempo un fondo da destinare agli incentivi per il rinnovo delle flotte ovvero alla realizzazione di infrastrutture per carburanti alternativi nei contesti locali.</p>	
		<p>FAST-CONFESAL plaude alle iniziative legislative intraprese nel corso del 2024 in</p>	

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
riforme del settore dei trasporti nazionali		materia di porti, interporti e concessioni autostradali nazionali. In vista delle predisposizioni degli atti normativi di primo livello e/o di attuazione, richiede tuttavia l'inserimento delle seguenti proposte migliorative:	
	2.6	☞ Condividendo appieno i contenuti della recente riforma delle concessioni autostradali varata con legge 193/2024, si richiedono degli approfondimenti normativi di secondo livello o regolatori da parte di ART sui seguenti aspetti: la questione dell'entrata in vigore del nuovo impianto normativo che si applicherebbe solo alle nuove convenzioni mentre per quelle in essere rimarrebbe il vigente sistema regolatorio (quindi fino al 2065, anno di scadenza della concessione affidata a TEEM); le modalità di calcolo del "valore di subentro" da corrispondersi al concessionario uscente; le penali applicabili al concessionario in caso di inadempimenti relativi alle attività di manutenzione e gestione, nonché alla realizzazione degli investimenti e all'attuazione degli obblighi di manutenzione straordinaria; in materia tariffaria, l'omogenizzazione delle tariffe pianura-montagna e lo scarto tra classi veicolari tra i diversi concessionari autostradali.	
	2.7	☞ Apprezzando le linee guida sulla riforma portuale espressa a fine 2024 in sede CIPOM, si chiede di confermare in fase di predisposizione del disegno di legge il rafforzamento del ruolo di coordinamento dei singoli porti attraverso una nuova società a controllo pubblico con competenza in materia di pianificazione strategica, programmazione al fine di garantire allocazione ottimale delle risorse, valutazione efficace dei progetti	

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
<p>Proposte di modifiche normative europee in materia di ETS e di regolamentazione dei mercati del trasporto e della logistica a più alta concentrazione</p>		<p>ed eventuale riprogrammazione dei fondi nonché poteri di rivisitazione dei sistemi di rilascio delle concessioni demaniali portuali di importo rilevante. Si rappresenta inoltre l'urgenza di procedere alla nomina dei nuovi Presidenti delle AdSP il prima possibile al fine di ripristinare operatività agli scali soggetti a commissariamenti e dimissioni nel corso dell'ultimo anno.</p>	
	2.8	<p>☞ In sede di lettura al Senato della proposta di legge quadro in materia di interporti, si richiedono i seguenti aggiustamenti: di definire esattamente i nodi rientranti in tale tassonomia, garantendone la differenziazione rispetto a molte piattaforme logistiche intermodali private, che sostanzialmente è rinvenibile nell'apertura del nodo in maniera non discriminatoria a tutti gli operatori ed utilizzatori, applicando tariffe trasparenti e non discriminatorie; nell'allineamento della pianificazione nazionale e quella prevista all'art. 39 del nuovo Regolamento TEN-T; nell'eliminazione del numero massimo di interporti a livello nazionale fissato per legge; l'incremento della dotazione finanziaria pluriennale per lo sviluppo e il potenziamento degli interporti.</p>	
		<p>Sebbene molte delle proposte di FAST-CONFISAL siano state accolte dal nuovo Governo in materia di bilanciamento degli obiettivi di sostenibilità ambientale con il mantenimento della redditività aziendale e dei livelli occupazionali, occorre adottare decise misure in sede europea per la modifica della regolamentazione della decarbonizzazione dei trasporti ed in particolare sulla normativa ETS come segue:</p>	

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
	2.9	<p>☞ Per quel che concerne l'ETS marittimo, si richiede l'omogenizzazione del calcolo emissivo di Co2 sulle tratte intra ed extra EU al fine di non penalizzare lo scalo su porti marittimi europei, escludendo in via prioritaria dal sistema ETS i porti di transhipment e i collegamenti con le isole maggiori. In aggiunta, occorre la garanzia che il meccanismo di ripartizione dei fondi ETS sia circolare, per cui i soldi versati dal settore marittimo vengano dirottati sullo stesso settore per investimenti green nel naviglio.</p>	
	2.10	<p>☞ Per quanto riguarda l'ETS per il trasporto stradale merci, che entrerà in vigore dal 2025, l'impatto secondo gli ultimi studi potrebbe essere devastante sia sul versante della sostenibilità economica degli operatori che dal versante dell'aumento dei costi dei noli stradali e quindi del costo finale della merce trasportata. Si richiedono pertanto modifiche alla disposizione, al fine di assicurare competitività agli operatori del settore, mantenimento dei livelli occupazionali e prezzi sostenibili lungo l'intera filiera.</p>	
	2.11	<p>Esattamente come richiesto a partire da Italia Velocemente Connessa del 2021 e come illustrato in MOVEO, i processi di concentrazione orizzontali e verticali registrate in alcuni mercati specifici del trasporto e della logistica, con la contestuale creazione di situazioni in cui pochi grandi gruppi dominano il mercato e quindi le politiche dei prezzi, devono essere adeguatamente regolamentate, preferibilmente in sede europea.</p> <p>☞ FAST-CONFSAL si rende disponibile a sostenere a livello europeo una regolamentazione specifica che, senza evitare la formazione di gruppi che dimensionalmente possano essere</p>	

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
		<p>competitivi nel mercato globale, possa comunque garantire una sana concorrenzialità tra gli operatori, prezzi flessibili per i clienti ed evitare situazioni di monopolio gestionale di infrastrutture ed assets strategici nazionali.</p>	
<p>Omogeneizzare la codifica contrattuale e i livelli retributivi, di tutela, di formazione tra comparti del settore</p>		<p>In ambito contrattualistico FAST-CONFESAL propone dal 2020 un percorso per rendere più omogenea, efficace ed equa la contrattazione del comparto attraverso l'omogenizzazione per tutti i settori produttivi, merci e passeggeri, con un riferimento unico sull'organizzazione e sul costo del lavoro.</p>	
	<p>2.12</p>	<p>☞ La soluzione auspicata, tenendo conto dei fattori essenziali nel trasporto come sicurezza, innovazione e sostenibilità, e che sia in grado di contrastare la concorrenza al ribasso tra imprese, verte: sulla crescita salariale legata alla produttività e all'inflazione, tramite l'adozione di un indice composito contrattualmente definito; la riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario, con obiettivo strategico di 36 ore settimanali, in linea con l'evoluzione tecnologica e con la necessità di migliorare la qualità della vita lavorativa; l'introduzione del salario professionale, articolato su parametri oggettivi quali formazione, responsabilità, esperienza e aggiornamento tecnico, in alternativa alle sole logiche retributive basate sull'anzianità; l'istituzione di commissioni permanenti di monitoraggio contrattuale, con rappresentanza paritetica, incaricate di valutare periodicamente gli indicatori di performance economico-sociale (produttività, benessere lavorativo, inflazione, investimenti) e orientare in modo dinamico le politiche retributive e organizzative; l'istituzione di un Fondo Paritetico di Inclusion e Formazione,</p>	 <p>HIGH</p>

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
		cofinanziato da imprese e risorse pubbliche, per supportare percorsi altamente qualificanti in mobilità sostenibile, logistica intelligente e manutenzione evoluta; la promozione di accordi di secondo livello che valorizzino benefit contrattuali legati alla conciliazione vita-lavoro (orario flessibile, lavoro agile, servizi alla genitorialità).	
	2.13	<p>☞ In materia di formazione, FAST-CONFSAL ritiene prioritario 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. Sempre a livello contrattuale, si propone di introdurre il contratto di agevolazione di accesso al lavoro, quale regime di primo ingresso per i lavoratori assunti con contratto a tempo indeterminato che, al momento dell'assunzione, risultano privi di esperienza professionale o di conoscenze e competenze specifiche relative alle mansioni da svolgere. A tal fine, le aziende si devono impegnare a fornire una specifica formazione, eventualmente finanziata con l'intervento dei fondi interprofessionali, durante l'orario di lavoro e secondo un piano formativo individuale che assicuri al dipendente l'acquisizione di competenze tecniche di base, nonché competenze trasversali e digitali. A fronte di tale formazione, al datore di lavoro è riconosciuta la facoltà di corrispondere al lavoratore un regime retributivo ridotto, per un periodo non superiore a 18 mesi dalla data di assunzione</p>	

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
<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>2.14</p>	<p>Gli infortuni e le morti sul lavoro permangono un'emergenza nazionale con un'evoluzione dei dati preoccupante su cui non si può che richiedere un intervento organico urgente. In tal senso, FAST-CONFESAL come gli scorsi anni richiede a gran voce:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☞ Il potenziamento dell'organico degli ispettori del lavoro dell'INAIL, la definizione della delimitazione di competenza con i dipartimenti di prevenzione delle ASL, ed il rafforzamento quantitativo del personale di questi enti che da anni lamentano carenze importanti di personale. ☞ Procedere con celerità all'erogazione dei fondi inutilizzati presso l'INPS per i piani di sicurezza sul lavoro delle aziende e per la formazione del personale. ☞ Resta ancora 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. ☞ Appare fondamentale investire risorse nazionali per l'elaborazione di un piano di prevenzione degli infortuni fisici nelle professioni dei trasporti e della logistica, che per loro natura prevedono staticità e movimenti e sforzi ripetuti a potenziale alto rischio infortuni, in collaborazione tra imprese e sigle sindacali. FAST-CONFESAL mette a disposizione dell'ente preposto la 	

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
		<p>propria esperienza maturata nell'ambito del progetto TRAINs-Trasportiamo in sicurezza.</p>	
<p>Esigenze di coordinamento centrale delle policies sui valichi alpini, sulle cantierizzazioni pianificate sulla rete e sull'insediamento territoriale delle attività produttive, industriali e logistiche</p>	<p>2.15</p>	<p>☞ Un focus specifico sulla sicurezza dei lavoratori deve essere monitorato in seno ad RFI che ha registrato tanti, troppi, incidenti anche mortali sui cantieri e nell'esercizio, spesso con il coinvolgimento di personale di ditte esterne. Come FAST-CONFSAL, pur capendo l'ingente mole di investimenti di potenziamento e di manutenzione ordinaria e straordinaria in atto sulla rete, richiediamo con urgenza un manuale di mestiere puntuale per circoscrivere i perimetri di competenza di tutte le figure professionali per livello; la rivisitazione del tema delle regole su appalti e subappalti, limitando il ricorso ad affidamenti con il prezzo più basso; rimodulazione ed irrigidimento dei controlli del committente (RFI) sulla formazione sulla sicurezza effettuata dalla società esecutrice e sulla qualificazione dei fornitori (secondo fonti Ansfisa non esiste un'attestazione riconosciuta per eseguire lavori in ambito ferroviarie ed è il gestore che finisce con lo stabilire i criteri).</p>	
	<p>2.16</p>	<p>☞ In considerazione della strategicità dei valichi alpini per il sistema economico e trasportistico nazionale e tenuto conto sia dei diversi approcci nelle politiche di decarbonizzazione tra i paesi transfrontalieri (es. Austria nei transiti al Brennero) che dell'impatto dei rilevanti interventi di manutenzione e di potenziamento su infrastrutture fragili (es. Monte Bianco, Frejus, Valico Colle di Tenda) appare fondamentale istituire una governance integrata anche con gli altri paesi confinanti in grado di stabilire priorità e tempistiche degli interventi programmati,</p>	

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
		<p>tratte diverse nel caso di cantieri ed approcci comuni sui flussi e sugli obiettivi di modal shift.</p>	
	2.17	<p>☞ La concomitanza degli ingenti interventi di ammodernamento e potenziamento della rete stradale/autostradale, ferroviaria e dei nodi nazionali già produce un forte impatto sulla congestione e sui livelli di servizio per i flussi passeggeri e merci. Appare fondamentale mitigare tali rischi, provvedendo sia l'istituzione di una cabina di regia centralizzata presso il Ministero per il coordinamento delle cantierizzazioni per tutte le modalità di trasporto e le aree territoriali del paese, che il varo di strumenti digitali integrati gestiti dal MIT finalizzati a fornire informazioni di routing planning per il trasporto merci e passeggeri per specifiche O/D in ottica multimodale.</p>	
	2.18	<p>Come lo sprawl urbano rende più difficoltosa la copertura dei servizi di TPL nelle città italiane, lo sprawl degli insediamenti produttivi, particolarmente evidente nel contesto industriale nazionale frammentato geograficamente e dimensionalmente, non può favorire l'aggregazione e la concentrazione dei carichi sui territori e lo sviluppo di hub trasportistici a servizio degli stessi, perpetrando il modello del trasporto su gomma quale modalità preferibile di trasporto delle merci. La programmazione urbanistica locale delle attività produttive, industriali e logistiche deve essere coordinata con le macro-strategie di pianificazione della politica dei trasporti e della logistica nazionale, con obiettivi di promozione della sostenibilità ambientale, dello shift modale, di razionalizzazione del consumo del suolo e di ottimizzazione ed efficientamento delle catene logistiche. In</p>	

Fabbisogno	ID Proposta	Urgenza di intervento
<p>Codice dei contratti pubblici e semplificazioni legislative negli iter di autorizzazione e approvazione progettuale</p>	<p>coerenza a quanto già richiesto, ed apprezzando alcune recenti iniziative attivate a livello regionale, appare necessario:</p> <p>☞ Istituire una cabina di regia presso il MIT in grado di valutare, in tempi celeri, la coerenza dei singoli progetti di insediamento locale con la pianificazione trasportistica nazionale, al fine di coordinare le scelte di investimento delle aziende ed indirizzarle allo stabilimento in aree ad alta densità industriale e logistica, in cui effettivamente operare e concentrare i flussi di traffico, giustificando grandi investimenti di infrastrutturazione, in particolare di tipo ferroviario.</p>	
	<p>Fermo restando la generale approvazione delle ultime modifiche in materia di contratti pubblici intervenuta con D.Lgs. 36/2023 e con il recente correttivo del 2024, si ritiene necessario ottimizzare alcuni elementi per favorire l'accelerazione degli investimenti PNRR e PNC in quest'ultima fase di messa a terra e per delineare un quadro normativo stabile ed efficace per gli investimenti pubblici negli anni a venire come segue:</p>	
	<p>2.19 ☞ Se il nuovo codice dei contratti pubblici ed il correttivo rispondono a molte delle richieste di FAST-CONFSAL in materia di semplificazione dei livelli di progettazione, di perimetrazione degli illeciti professionali commessi dalle imprese e dalle stazioni appaltanti, di velocizzazione delle procedure di affidamento e di tutele contrattuali nella filiera, permangono urgenti questioni legate alla semplificazioni della fase a "monte" dei lavori pubblici, in particolare per quel che concerne le misure di approvazione progettuale, istituzionalizzando l'obbligo di conferenza di servizi in modalità semplificata e</p>	

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
		<p>asincrona, la riduzione dei termini dei pareri a disposizione delle amministrazioni preposte alla tutela ambientale e paesaggistica. A latere di ciò, molti operatori richiedono procedure più celeri, anche per opere non PNRR, in termini di rispetto della normativa ambientale (es. procedure di VIA). Si richiede altresì una disciplina più compiuta sulle possibilità di ricorrere al "subappalto a cascata" e le relative autorizzazioni da parte delle stazioni appaltanti.</p>	

4.3 Finanziamenti ed incentivi

Fabbisogno	ID	Proposta	Urgenza di intervento
Incremento dei fondi delle misure incentivanti per l'intermodalità e per il rinnovo del parco mezzi		L'impatto delle normative europee per la decarbonizzazione sul settore marittimo, i dati poco rassicuranti degli ultimi anni sull'andamento del traffico ferroviario, le limitazioni di capacità sulla rete ferroviaria e gli ingenti investimenti richiesti per la transizione digitale ed alla sostenibilità ambientale per il rinnovo del parco mezzi, richiedono incentivi pubblici al settore in grado di sostenere gli operatori privati e di bilanciare la tendenza al modal back shift verso la strada registrato negli ultimi anni.	Low Medium High Max
	3.1	☞ Come rilevato nello scorso IVC si apprezza il rinnovo delle misure di incentivazione per il combinato marittimo (Sea Modal Shift) e dell'intermodale ferroviario (Ferrobonus) sino al 2026 effettuato negli scorsi anni. Tuttavia, si ritiene necessario potenziare le due misure citate, triplicando i fondi annuali messi a disposizione (attualmente circa 30 Mln € l'anno per ciascuna delle misure) in grado di compensare per il mare le surcharges derivanti dall'applicazione dell'ETS e, per il ferro, la diminuzione della capacità disponibile per le tracce merci in funzione dei cantieri PNRR e degli interventi di manutenzione.	
	3.2	☞ Gli incentivi per il rinnovo del parco veicoli industriali (25 Mln €) anche per il 2024 si sono dimostrati ampiamente insufficienti rispetto alla richiesta. A maggior ragione tenuto conto dei preoccupanti dati UNRAE sulle nuove immatricolazioni di veicoli pesanti e semirimorchi commerciali, appare più che mai urgente aumentare le risorse economiche per gli incentivi destinati alle imprese per il rinnovo delle flotte. Lato cargo ferroviario, si richiama la necessità di bandire il bando PNRR di assegnazione delle risorse per il rinnovo di locomotori e carri da parte delle imprese ferroviarie, preferibilmente incrementandone le risorse da recepire da altre misure che presentano risparmi di spesa.	

Fabbisogno	ID Proposta	Urgenza di intervento
Maggiori stanziamenti per la formazione degli operatori del trasporto per la transizione digitale	3.3 ☞ Varo di un piano per la formazione continua aziendale e l'aggiornamento delle competenze del personale nel settore dei trasporti per l'utilizzo delle nuove tecnologie digitali . In parallelo, occorre che gli istituti tecnici con indirizzo logistico presentino corsi e programmi adeguati rispetto all'innovazione tecnologica e che le recenti Fondazioni ITS, che come ricordato nel documento MOVEO rappresentano il segmento di formazione terziaria professionalizzante non universitaria, si focalizzino sulle competenze tecniche e tecnologiche necessarie all'innovazione digitale del settore dei trasporti e della logistica.	 <p>HIGH</p>
Monitoraggio costante e velocizzazione dei finanziamenti della politica di coesione EU 2021-2027 e fondi FSC	3.4 Essendo già al termine del terzo anno di attuazione dei fondi per la programmazione 2021-2027 con percentuali irrisorie di tiraggio finanziario, e tenendo ben presente delle risorse perse negli ultimi periodi di programmazione, si richiede: ☞ Un ampio sforzo di monitoraggio degli impegni e della spesa dei SIE (PON e POR) e dei fondi FSC rivolti alle infrastrutture di trasporto, con immediata attivazione di misure di mitigazione in caso di avanzamenti finanziari non soddisfacenti.	 <p>MEDIUM</p>

5. CONCLUSIONI

Dal varo di “Italia Velocemente Connessa” del 2020 sono passati cinque anni: cinque anni di proposte costruttive che hanno visto il passaggio, tra l’altro, di tre governi nazionali, di due legislature europee, l’approvazione di cinque Allegati Infrastrutture al DEF, di una revisione del Regolamento delle reti TEN-T europee e il varo di “Fit for 55”, l’emanazione di due versioni ufficiali del PNRR, l’evolversi di una pandemia e di una crisi energetica globale, lo scoppio di due conflitti geopolitici di portata internazionale. Nel mentre, FAST-CONFSAL ha prodotto documenti, note, relazioni e presentazioni condivise in incontri istituzionali e in meeting con gli associati, in cui ha continuato a formulare e ad aggiornare proposte con la volontà costante di migliorare l’efficienza del sistema dei trasporti nazionale e l’indotto ad esso correlato, con il fine ultimo di contribuire a costruire “una crescita economica più robusta, sostenibile e inclusiva per rilanciare l’intero Paese e fornire una preziosa eredità alle generazioni future”.

Il patrimonio di questo lavoro si misura in 33 proposte incluse e recepite nei documenti di pianificazione, nelle programmazioni, negli atti normativi, negli investimenti e nei finanziamenti degli enti istituzionali e delle aziende deputate alla gestione dei trasporti e delle infrastrutture di trasporto, a cui si aggiungono 9 ulteriori istanze accolte nel corso di quest’anno: dagli indirizzi di coordinamento centrale in materia di governance portuale, allo sviluppo di infrastrutture per la sosta degli autotrasportatori in aree su standard europeo a livello nazionale, passando per i finanziamenti per la digitalizzazione dei nodi interportuali e per gli operatori della logistica e infine all’incremento quantitativo e qualitativo degli organici nelle pubbliche amministrazioni nazionali. Gli anni precedenti avevamo visto l’accoglimento della riattivazione del progetto dell’attraversamento stabile dello Stretto di Messina, dell’estensione della rete AV nel Mezzogiorno oltre Salerno, la rivisitazione dei meccanismi di incentivazione per il trasporto intermodale, il potenziamento della/e ZES, l’assorbimento di Ita Airways in un grande gruppo industriale di caratura internazionale, il varo di un piano straordinario per le infrastrutture di TRM e per il rinnovo del parco mezzi del TPL, il potenziamento delle risorse per gli investimenti portuali e le modifiche al codice dei contratti pubblici. **Il patrimonio deve essere gestito e manutentato.** Per tale motivo FAST-CONFSAL effettua con cadenza ciclica annuale in sede di aggiornamento annuale di “Italia Velocemente Connessa” un check-up sulle misure proposte l’anno precedente. A maggior ragione a valle di un quinquennio, ci proponiamo prossimamente di effettuare una valutazione di impatto sulle misure proposte dal sindacato ed accolte in questi anni al fine di effettuare un assessment di efficacia in sede di implementazione.

Il patrimonio, preferibilmente, deve essere valorizzato ed incrementato. Per tale ragione FAST-CONFSAL con il presente lavoro pubblica un novero di 39 azioni concrete

che intende perseguire negli anni a venire, traguardando il 2030, e che sono alla base della propria offerta programmatica e propositiva sul **settore che più di ogni altro ha ripercussioni ed implicazioni lungo tutta la filiera economica nazionale, il settore delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica per l'appunto.**

In sintesi, riteniamo fondamentale concentrarci ed indirizzare gli stakeholder sui seguenti punti:

- Completare le opere infrastrutturali lungo i principali corridoi, direttrici e nodi trasportistici nazionali, accelerando gli investimenti previsti nel PNRR e nei piani nazionali e sbloccando le opere incagliate per le ferrovie, per i porti, per gli interporti, per gli aeroporti, per la rigenerazione manutentiva delle strade e delle autostrade, per il TPL. Un focus particolare dovrà essere dedicato ai progetti pianificati e programmati nelle Regioni del Mezzogiorno, anche al fine di dare senso compiuto alle grandi opere dell'AV Salerno-Reggio Calabria e dell'Attraversamento stabile dello Stretto di Messina e, in generale, a quelle aree a bassa accessibilità (es. Liguria).
- Garantire un lavoro migliore, in termini contrattuali, di sicurezza e di aggiornamento professionale, anche attraverso un grande piano per l'aggiornamento delle competenze alle nuove tecnologie digitali, a coloro che già sono professionisti del settore.
- Rendere più competitivo il sistema dell'offerta dei servizi di trasporto nazionale, promuovendo legislativamente e con incentivi dedicati le aggregazioni imprenditoriali nel settore e indirizzando le scelte delle imprese di produzione verso le aziende di trasporto nazionali, al fine di contrastare il cronico deficit della bilancia dei pagamenti del trasporto merci nazionale; un'attenzione particolare dovrà essere rivolta a colmare il gap nella domanda di lavoratori nel settore trasporti e logistica.
- Rendere più competitivo il mercato delle costruzioni nazionale, anche in questo caso promuovendo legislativamente e con incentivi dedicati le aggregazioni imprenditoriali nel settore e favorendo l'acquisizione quantitativa e qualitativa di manodopera dedicata.
- Puntare ed investire sulla digitalizzazione della logistica, anche in termini di formazione del personale delle aziende di trasporto, facendo leva sulla riattivazione del progetto della PLN.
- Dal punto di vista normativo nazionale si richiede una rivisitazione della normativa nazionale in materia di TPL, di logistica urbana ed alcune ottimizzazioni sulle riforme approvate o annunciate della portualità nazionale, delle concessioni autostradali, degli interporti e, lato codice degli appalti, la semplificazione degli iter autorizzativi e la regolamentazione del "subappalto a cascata"; di pari passo, è urgente un coordinamento a livello centrale delle policies sui valichi alpini, sulle cantierizzazioni pianificate sulla rete e sull'insediamento territoriale delle attività produttive, industriali e logistiche.

Italia velocemente connessa

Il Sistema dei trasporti nazionale oltre il 2026

- In sede europea si richiede una forte azione del Governo per rivisitare la normativa ETS per il settore marittimo e quello stradale, nonché una maggiore attenzione alla regolazione delle concentrazioni orizzontali e verticali nei diversi segmenti di mercato.
- **Potenziare le risorse stanziare per gli incentivi all'intermodalità (Sea Modal Shift e Ferrobonus) e per il rinnovo del parco mezzi commerciale, al fine di rispondere in maniera economicamente sostenibile alle sfide della decarbonizzazione.**

Tali istanze sono patrimonio a disposizione del Governo, degli altri enti istituzionali e dei nostri iscritti al fine di **implementare in maniera efficace soluzioni, misure ed azioni in grado di risolvere le criticità persistenti e di sviluppare il potenziale di questo Paese con un orizzonte di medio-lungo termine.**

ELENCO DELLE FIGURE

Figura 1 - Mappa dei Corridoi di trasporto europei.....	10
Figura 2 - Declinazione del criterio del rendimento atteso per la valutazione delle opere strategiche nazionali.....	18
Figura 3 - Andamento variabili macroeconomiche Italia 2009-2024 (valori indicizzati anno 2009=100).....	38
Figura 4 - Andamento trasporto merci in Italia 2009-2024 (valori indicizzati anno 2009=100).....	40
Figura 5 - Andamento trasporto passeggeri in Italia 2009-2024 (valori indicizzati anno 2009=100).....	43
Figura 6 - Rappresentazione temporale delle attività svolte nell'alveo di Italia Velocemente connessa anno 2024.....	50
Figura 7 - Articolazione delle proposte FAST-CONFESAL 2020-2024.....	52

ELENCO DELLE TABELLE

[Tabella 1 - Proposte per il settore dei trasporti a livello europeo.....14](#)

[Tabella 2 – Confronto 2020-2024 Investimenti prioritari in infrastrutture per la mobilità 19](#)

[Tabella 3 - Importi e avanzamenti della spesa dichiarata PNRR al 31.10.2024 interventi a titolarità MIT 22](#)

[Tabella 4 – Proiezioni macroeconomiche per l'economia italiana al 2027 \(variazioni percentuali y/y\) 39](#)

[Tabella 5 -Andamento del saldo della bilancia dei trasporti mercantili in Italia 2014-2023.....42](#)

ANNEX

Allegato DEF 2024 – Investimenti settore ferrovie

Classe		importi in milioni di euro		
		Costo (Opere da avviare entro 2° quinquennio CdPI)	Risorse disponibili	Fabbisogno
01	Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	17.026	9.671	7.355
02	Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	32.542	10.284	22.258
03	Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni	8.261	3.317	4.944
04	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	481	341	140
05	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	19.826	7.848	11.978
06	Programmi città metropolitane	17.385	10.911	6.474
07	Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	3.463	1.310	2.153
08	Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	2.754	1.404	1.350
09	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	164.876	79.321	85.554
Totale Contratto di Programma MIT-RFI		266.612	124.407	142.206

Direttrice	importi in milioni di euro		
	Costo (Opere da avviare entro 2° quinquennio CdPI)	Risorse disponibili	Fabbisogno
Torino - Lione - sezione nazionale	4.598	923	3.675
Liguria-Alpi	13.889	10.870	3.019
Genova-Ventimiglia	2.417	51	2.366
Asse orizzontale Milano-Venezia	15.382	10.991	4.391
Venezia-Trieste/Valichi orientali	2.560	441	2.118
Valico del Brennero	6.789	5.414	1.375
Accesso al Brennero	6.180	1.572	4.607
Dorsale Centrale (Nodo AV Firenze)	2.735	2.735	0
Napoli - Bari	6.067	5.961	106
Palermo - Catania - Messina	12.527	9.701	2.827
Attraversamento stabile Stretto di Messina	1.100	10	1.090
Salerno - Reggio Calabria	30.352	12.101	18.250
Adriatica	10.825	5.808	5.017
Rete sarda	2.039	593	1.446
Pontremolese	5.798	391	5.407
Orte-Falconara	4.751	1.369	3.382
Roma-Pescara	16.002	1.002	15.000
Battipaglia-Potenza-Taranto	1.806	433	1.373
Ionica e trasversale Lamezia-Catanzaro	1.826	1.114	711
Altri minori (Adeguamento prestazionale corridoi, opere in ultimazione, navigazione, fondi)	17.235	7.840	9.395
TOTALE	164.876	79.321	85.554

