

Memoria FAST-Confesal su Atto del Governo: n° 352

Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci



Roma, li 21 febbraio 2022
Prot. n° 04/06/SG

Senato della Repubblica

8^a Commissione permanente
"Lavori Pubblici"

Alla c.a. del Presidente Sen. Mauro Coltorti
mauro.coltorti@senato.it

" " " della Segreteria Commissione permanente
"Lavori Pubblici"
comm08a@senato.it

Roma

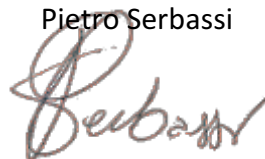
Oggetto: Atto del Governo n. 352 Documento Strategico Mobilità Ferroviaria -Richiesta audizione 8^a Commissione permanente del Senato e invio apposita memoria.

Il riferimento all'Atto del Governo in oggetto e considerata la valenza in merito alle previsioni strategiche e di programmazione di interventi nell'ambito della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci e gli interventi di sistema correlati con altre modalità di trasporto il sottoscritto Serbassi Pietro in qualità di segretario generale della Federazione Autonoma Sindacato dei Trasporti della CONFESAL con sede in Roma in via Prenestina, 170 e indirizzo e-mail sg@sindacatofast.it, con la presente rappresenta la disponibilità della scrivente Organizzazione sindacale a partecipare ad una audizione sul tema in oggetto presso il Senato della Repubblica in 8^a Commissione permanente "Lavori pubblici".

A tal fine invia, allegata alla presente, un'apposita memoria relativa all'Atto del Governo n. 352 "Documento strategico mobilità ferroviaria di passeggeri e merci".

In attesa di un vostro cortese riscontro in merito alla richiesta in oggetto presso i recapiti precedente forniti, si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

Il Segretario Generale
Pietro Serbassi



Senato della Repubblica
8^ Commissione permanente
"Lavori Pubblici"

Alla c.a. del Presidente Sen. Mauro Coltorti
mauro.coltorti@senato.it

Prot. n° 04/07/SG
Roma, 21/02/2022

“ ” della Segreteria Commissione permanente
Trasporti, Poste e telecomunicazioni
comm08a@senato.it

Roma

Oggetto: **Richiesta Audizione sull'Atto del Governo n. 352 e invio memoria scritta -**

La scrivente Organizzazione sindacale ringrazia il presidente e l'intera Commissione per l'occasione fornita in merito all'oggetto.

Premessa

La FAST è la Federazione Autonoma Sindacati dei Trasporti della Confederazione generale Sindacati Autonomi Lavoratori CONFSAL che conta oltre due milioni di iscritti sia nel settore pubblico che in quello privato presente con sue sedi a livello comunale, provinciale, regionale e nazionale.

La FAST, unitamente alla CONFSAL, per la tutela degli iscritti agiscono ai vari livelli di rappresentanza sia con le Rappresentanza istituzionali che con quelle delle altre parti sociali e datoriali, solidalmente inoltre promuovono iniziative e convegni, con i relativi atti che sono indirizzati, dopo una fase di analisi e studi, alla presentazione di proposte, nel settore dei trasporti, della logistica, delle infrastrutture e transizione digitale.

Ad esempio l'8 ottobre 2020 è stato presentato, in un convegno a Roma, un *position paper* realizzato e coordinato dal nostro Ufficio studi dal titolo "**Italia velocemente connessa**"¹ con la presenza² del presidente del CNEL e di rappresentanti del Governo, di MIT DG Trasporto Pubblico e di: RFI, Fercargo, Federlogistica, Confindustria, Confetra, ANAS, Trenitalia. L'incontro è stato moderato dal direttore del TG1 Economia.

Successivamente in data 21 aprile 2021 è stato organizzato con la presenza anche della ConfsalEdili, in modalità mista, un altro convegno sempre a Roma dal titolo "**Digitalizzare i trasporti per far viaggiare il Paese**"³, con tematiche correlate al precedente evento, declinate per gli aspetti infrastrutturali, normativi e tecnici, per una digitalizzazione come occasione per riprogettare la mobilità collettiva urbana e non, il trasporto pubblico locale e la logistica in termini di efficienza ed attrattività. In questa iniziativa hanno partecipato rappresentanti del Governo, delle parti datoriali (Confindustria e Confetra) e sociali (FILT-CGIL; FIT-CISL; UILT-UIL), dell'università e di aziende come Uirnet spa (oggi in RAM) e NUGO spa.

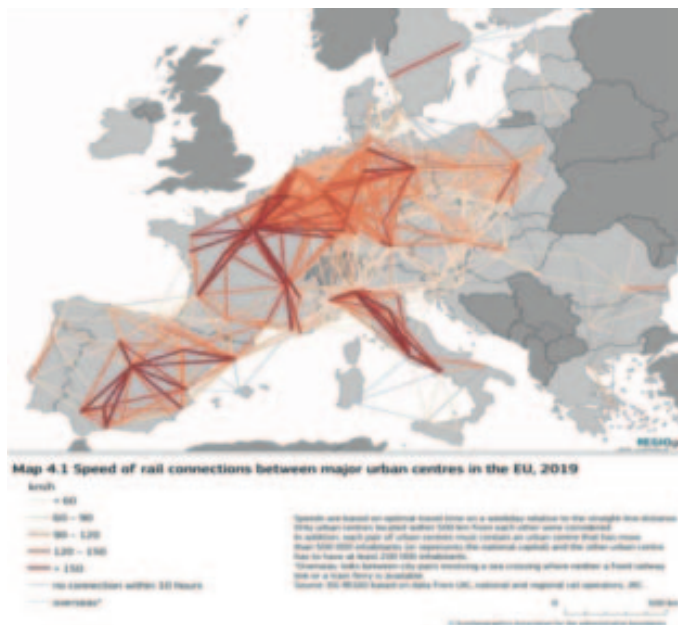
A completamento di questa attività di ascolto e riflessione reciproco, connotata dall'essere aperta, dialogante e propositiva, lo scorso 16 dicembre, sempre a Roma presso la Camera di commercio, è stato organizzato l'evento "**Ad un anno da...Un'Italia velocemente connessa**"⁴ con la presentazione del resoconto con monitoraggio del recepimento negli atti legislativi, normativi e progettuali delle proposte da noi presentate, poco più di un anno prima, per la trasformazione del settore dei trasporti e della logistica quale volano della ripartenza economica e sociale del Paese post pandemia, grazie alle risorse del PNRR e degli altre programmazioni.

Sulle 38 proposte concrete presentate alla politica negli incontri istituzionali o nei convegni/seminari 21 sono state pienamente accolte e 7 lo sono state parzialmente. In sintesi è stata comprovata l'analisi di efficacia del lavoro realizzato dal nostro ufficio studi e dagli esperti che hanno collaborato alle nostre iniziative ma anche la capacità di ascolto dei livelli istituzionali. Il risultato è stato ampiamente positivo e ciò ha indotto, a margine dell'iniziativa, il segretario generale della Confisal a dichiarare *“Dobbiamo ricordare che una parte rilevante dei fondi del PNRR dovranno essere restituiti, e per farlo, il Paese deve crescere. I progetti vanno quindi monitorati e valutati nei loro effetti, è questo oggi l'impegno di Confisal e Fast-Confisal”*.

Vediamo un nostro obbligo evidenziare che proprio con una visione complessiva abbiamo affrontato e realizzato una disamina dell'Atto del Governo n. 352 in oggetto, trasmesso il 30.12.2021 all'esame del Parlamento dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi del decreto legislativo n. 112 del 2015, di attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, come modificato dal decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, recante disposizioni per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

1. LE CONSIDERAZIONI GENERALI

- 1.1 Abbiamo preso atto dei contenuti e dei chiarimenti forniti dal Governo e da RFI spa nelle audizioni parlamentari finora svolte presentando il Documento, che illustra le esigenze in materia di mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, di manutenzione della rete ferroviaria, di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e di *standard* di sicurezza e resilienza dell'infrastruttura ferroviaria anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici, in vista del rinnovo, per il prossimo quinquennio 2022-2026, dei Contratti di programma con Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per lo sviluppo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, in coerenza con il quadro definito nel PNRR.
- 1.2 Non ci è sfuggito che, in linea con le scadenze poste dal pacchetto climatico europeo *Fit for 55*, il Documento mira ad aumentare del 50 per cento, entro il 2030, il traffico ferroviario ad alta velocità e il traffico ferroviario merci rispetto ai livelli del 2015, e a rendere a emissioni zero i trasporti di linea collettivi inferiori a 500 km, nonché a triplicare, entro il 2050, il traffico ferroviario ad alta velocità, raddoppiare il traffico merci ferroviario e dare piena realizzazione ai corridoi europei TEN-T che attraversano il territorio italiano.
- 1.3 Infatti Il Governo ha sostenuto come obiettivo prioritario anche tale realizzazione, che era tra le prime significative indicate nelle proposte rilanciate da Fast-Confisal, addirittura prima



del protocollo delle quattro regioni centro-meridionali adriatiche, cioè l'estensione del corridoio Baltico - Adriatico nell'ambito di revisione della rete TEN-T, in base alle evidenti penalizzazioni nello sviluppo delle traiettorie e dei servizi di trasporto nazionali e internazionali, come si può rilevare nella foto accanto. La Commissione europea ha inserito la fascia adriatica da Ancona a Foggia, nelle reti TEN, nella cosiddetta "Extended Core"⁵ anche perché l'attuale governo ha sostenuto tale richiesta con lo stanziamento di ben 5 miliardi di euro nell'ultima legge di bilancio, dimostrando che non era una richiesta estemporanea, ma che intendeva concretizzare un investimento serio per il completamento della rete CORE al 2030.

⁵ <http://www.regioni.it/dalleregioni/2021/12/16/marche-la-dorsale-adriatica-nelle-reti-ue-ten-t-acquaroli-punto-di-partenza-per-rafforzare-la-competitivita-dei-nostri-territori-644570/>

- 1.4 A motivare questa necessaria azione di riequilibrio sulla dorsale adriatica, oltre ai presidenti delle quattro regioni centromeridionali adriatiche, anche lo stesso Responsabile del ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha affermato, nella stessa data dell'ultimo convegno FAST-CONFESAL, che” *Una dorsale non solo fondamentale per lo sviluppo di una parte rilevante del paese, ma che ha anche una funzione insostituibile, in particolare per quanto concerne le merci. Nel PNRR abbiamo messo fondi consistenti sui porti, sullo sviluppo della rete ferroviaria. Tutti interventi che devono essere completati entro il 2026.*”⁶



⁶ <http://www.regioni.it/dalleregioni/2021/12/16/marche-la-dorsale-adriatica-nelle-reti-ue-ten-t-acquaroli-punto-di-partenza-per-rafforzare-la-competitivita-dei-nostri-territori-644570/>

2. RIFERIMENTI MACROECONOMICI

- 2.1 Sulla scorta dello studio “Indagine sui trasporti internazionali di merci 2021”,⁷ che la Banca d’Italia conduce dal 1999 presso gli operatori del trasporto internazionale di merci per raccogliere le informazioni necessarie alla compilazione della bilancia dei pagamenti, il nostro centro studi ha posto in risalto nel nostro documento “Ad un anno da... Un’Italia velocemente connessa” che il nostro Paese ha ulteriormente peggiorato nel 2020 il trend di deficit dei trasporti mercantili nella bilancia dei pagamenti dell’Italia (-6,8 miliardi di euro, da -5,9 nel 2019 come indicato nella seguente figura Tavola 11). Tale risultato è concentrato nei comparti aereo e navale; su quest’ultimo ha pesato anche la riduzione dell’attività “estero su estero” effettuata dagli armatori italiani. Questo è pertanto un ambito in cui come FAST e CONFISAL riteniamo di dover segnalare alla Commissione di dover assumere una visione strategica e politica indirizzata a rivedere questo trend fortemente negativo come sistema Paese. Si pone in risalto la necessità di giungere al più presto ad un nuovo Piano dei Trasporti e della Logistica e a riforme procedurali.

Tavola 11

Bilancia dei trasporti mercantili											
(milioni di euro o valori percentuali)											
Flussi	Modo di trasporto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Crediti	Nave di cui: estero su estero	3.948	4.006	3.886	3.598	4.055	3.912	4.510	4.241	4.525	3.785
	Aereo	2.587	2.468	2.518	2.132	2.346	2.030	2.705	2.502	2.802	2.146
	Strada	296	281	289	299	286	287	352	376	319	346
	Ferrovia	2.733	2.502	2.761	2.889	3.034	3.051	2.974	3.092	3.089	2.718
	Condotte	29	29	26	28	30	30	30	30	34	38
	Totale	6	6	6	10	11	12	12	15	15	8
Debiti	Nave	7.011	6.823	6.967	6.825	7.417	7.293	7.878	7.754	7.981	6.894
	Aereo	5.836	5.626	5.310	5.274	5.956	5.600	5.568	5.878	5.884	5.607
	Strada	645	646	808	864	817	753	906	960	884	1.437
	Ferrovia	5.062	4.775	5.131	5.262	5.423	6.061	6.215	6.305	6.300	5.748
	Condotte	334	289	342	378	372	380	404	399	384	343
	Totale	542	533	639	574	587	563	543	308	443	539
Saldi	Nave	-1.889	-1.620	-1.424	-1.676	-1.901	-1.688	-1.058	-1.637	-1.359	-1.823
	Aereo	-350	-365	-519	-565	-531	-466	-554	-584	-565	-1.091
	Strada	-2.329	-2.273	-2.371	-2.373	-2.388	-3.010	-3.241	-3.213	-3.211	-3.030
	Ferrovia	-305	-260	-316	-350	-342	-349	-374	-369	-351	-305
	Condotte	-537	-527	-633	-563	-576	-550	-531	-293	-428	-531
	Totale (A)	-8.409	-8.044	-8.262	-8.926	-8.737	-8.064	-8.758	-8.096	-8.914	-6.780
Memo:											
Saldo complessivo dei servizi di trasporto ¹ (B)		-8.677	-8.223	-7.934	-8.286	-8.363	-8.418	-9.228	-9.518	-8.795	-8.009
A in percentuale di B		62,3	61,3	66,3	66,7	68,6	72,0	62,4	64,0	60,4	84,7
Saldo di conto corrente		-46.576	-3.746	17.879	30.904	23.529	43.997	44.763	44.487	57.413	58.585

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

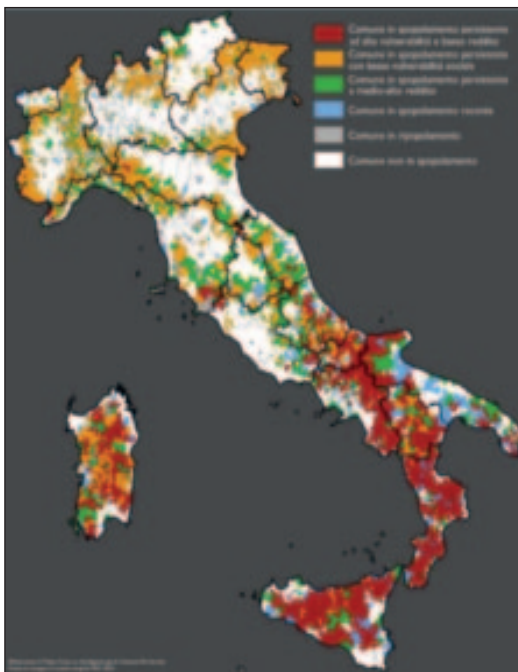
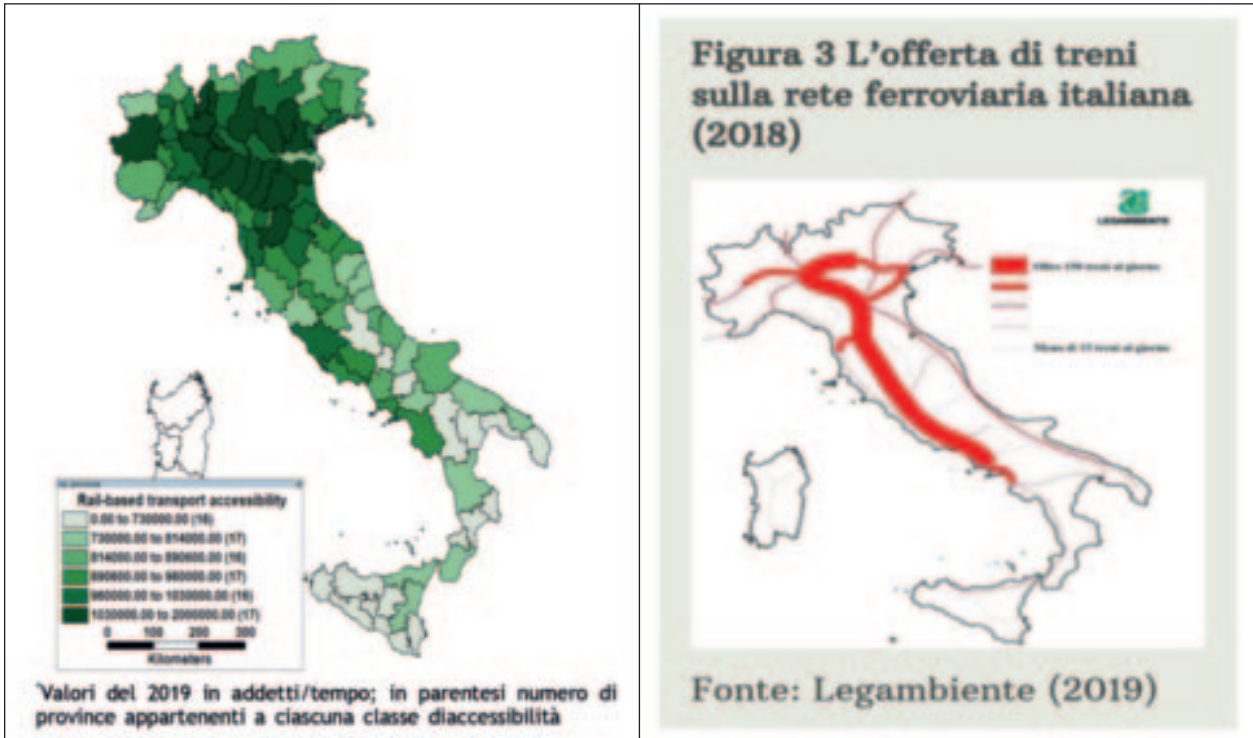
⁷ statistiche_ITM_14062021.pdf (bancaditalia.it)

2.2 In aggiunta agli effetti del trend decennale di saldi negativi ci permettiamo di far rilevare alla Commissione parlamentare che sono stati persi ben 25 anni al riguardo per il completamento del corridoio adriatico in Italia. La prima lungimirante ed oculata previsione è del **23 luglio 1996** sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti con la **Decisione n. 1692/96/CE** del Parlamento Europeo e del Consiglio, nelle tre schede allegate di rete ferroviaria, aeroportuale e combinato.⁸



⁸ <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/4788b14a-5df8-417f-b198-fd0bfa2b8f71/language-it>

2.3 Stabilito che il Documento strategico, in linea con uno dei tre obiettivi fondamentali del Next Generation EU, la riduzione dei divari territoriali, ciò pone in risalto anche la necessità di riequilibrare l'accessibilità al trasporto ferroviario, come sottolineato a pag. 50 del DSMF



in Figura II.3.20 (foto a sx), con particolare riferimento all'alta velocità (come emerge nella foto a dx e già mostrato in altra immagine a pag. 2), per quei territori che hanno un gap rilevante rispetto ad altri contesti maggiormente dotati, contribuendo così a migliorarne la qualità di vita e la capacità reddituale e contrastarne lo spopolamento che, nella immagine accanto, è caratterizzato territorialmente nelle aree interne, soprattutto appenniniche e alpine, ma anche nella quasi totalità del Mezzogiorno con l'eccezione solo di alcune zone, in particolare, nelle città più grandi.

Questo rilevante aspetto viene ulteriormente aggravato, in alcuni territori, in occasione di eventi sismici come quelli che hanno interessato ad esempio recentemente i comuni delle regioni centrali.

È utile rammentare che l'Italia è il paese UE che, in termini assoluti, riceverà più risorse nell'ambito del RRF anche se - come già dimostrato in precedenza - sarà al

secondo posto dopo la Spagna in quanto beneficiario netto. I dati socioeconomici del Mezzogiorno con particolare riferimento alla capacità reddituale (molto più bassa della media UE) e il tasso di disoccupazione (molto più alto della media UE) ha influito nell'assegnazione al nostro Paese, che ha il maggior divario interno tra Regioni in UE su tali parametri, facendo destinare per tali motivi all'Italia oltre un quarto delle risorse complessive.

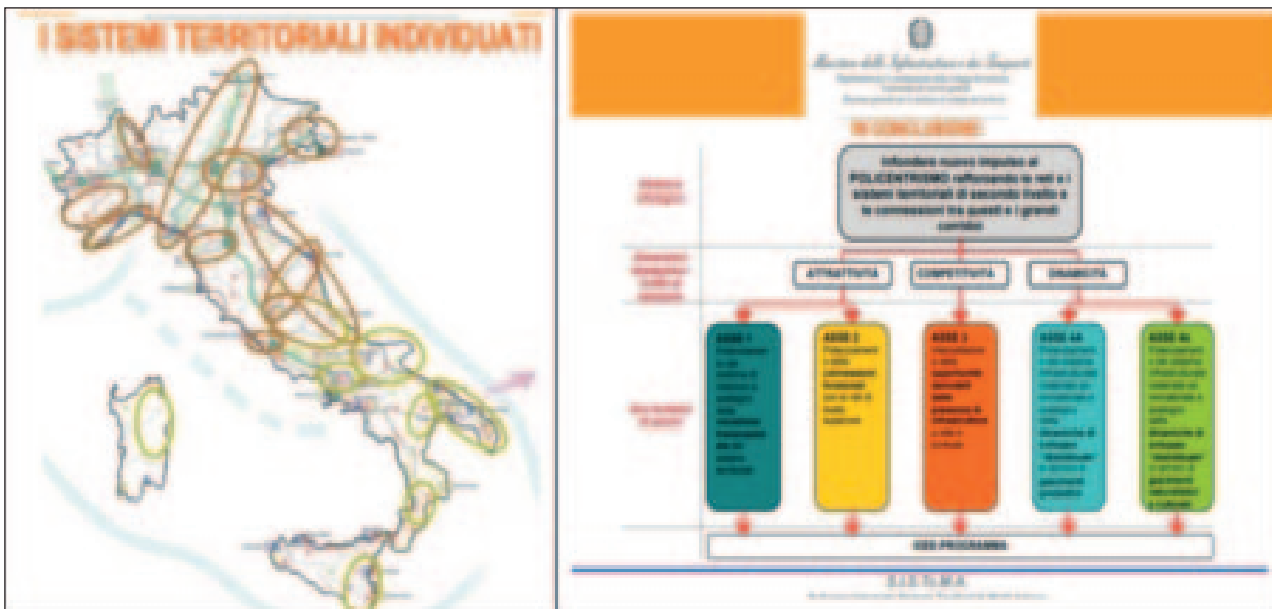
- 2.4 Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza presentato dall'Italia prevede che il nostro paese richieda di accedere a tutte le risorse potenzialmente attivabili: **191,5 miliardi di euro suddivisi in 68,9 miliardi di euro di sovvenzioni e 122,6 di prestiti che vanno restituiti.** La sua applicazione si sta rivelando complessa. Sottovaluta ad esempio le possibili differenze nella capacità di accedere alle risorse che vi sono nel Mezzogiorno; trascura le necessità di intervento nelle altre aree deboli del paese. Ogni scetticismo preconcepito va evitato: bisogna propendere tutti per la migliore realizzazione del Piano. Ma questo dovrebbe implicare, proprio da parte dell'esecutivo, un atteggiamento molto più aperto nell'affrontare e discutere gli indubbi problemi che sono già evidenti, anche per sopire sul nascere pericolosi conflitti territoriali. È necessaria una maggiore disponibilità al confronto pubblico come già da più parti suggerito ad esempio attraverso un tavolo di partenariato con le rappresentanze sociali e territoriali al CNEL che potrebbe riunirsi con grande frequenza e dialogare con la Presidenza del Consiglio. Ci permettiamo di far osservare alla Commissione che il Parlamento potrebbe prendere l'iniziativa di una importante, approfondita, sessione di dibattito sulla Relazione sul PNRR che il Governo ha inviato a fine anno e che si sta discutendo in questi giorni.
- 2.5 Il Documento Strategico indica un valore complessivo dei progetti di investimento in corso e programmatici pari a circa 213 miliardi di euro, di cui 109 miliardi già finanziati con la programmazione 2017-2021 e 104 miliardi da finanziare con il nuovo CdP-I 2022-2026 (per circa 54,5 miliardi di euro) e con il successivo (per circa 49,5 miliardi di euro), mentre per la parte servizi, il CdP-S 2022-2026 prevede un fabbisogno complessivo annuo di circa 3,36 miliardi di euro, di cui 2,2 miliardi per le attività di manutenzione straordinaria e 1,16 miliardi per le attività in conto esercizio del contratto.
- 2.6 Risulta inoltre proficuo utilizzare al meglio le risorse disponibili derivanti dal programma Connecting Europe Facility 2021-2027, dalla programmazione 2021-2027 del Fondo di sviluppo e coesione (FSC) in complementarietà con le risorse del PNRR, dal Fondo perequativo infrastrutturale e dalla legge di bilancio 2022 con la finalità di completare la realizzazione della rete al 2030 rendendo omogeneo il livello di dotazione infrastrutturale e dei servizi correlati in tutte le aree del Paese.
- 2.7 Valutato che il Documento strategico delinea un quadro d'insieme coerente con quanto previsto nel PNRR e in particolare nella Missione 3 Componente 1 "Investimenti sulla rete ferroviaria" (di importo pari a 24,77 miliardi di euro per gli anni 2021-2026) e nella Missione 2 Componente 2 Investimento 3.4 "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario" (pari a 0,3 miliardi di euro per gli anni 2021-2026), si formulano le seguenti:

3. OSSERVAZIONI E SUGGERIMENTI

La FAST-CONFESAL esprime, per quanto di competenza e sulla scorta di quanto già nei suoi documenti analizzato e proposto, le seguenti osservazioni con i derivanti rilievi e le eventuali determinazioni che la Commissione parlamentare vorrà in merito individuare:

- a) si auspica che il Documento strategico in titolo e la successiva adozione dei nuovi Contratti di programma che regolano il rapporto di concessione a Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per lo sviluppo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, consentano la realizzazione degli interventi contemplati nel PNRR con le eventuali rimodulazioni entro le scadenze stabilite con la decisione di esecuzione del Consiglio, del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione del PNRR dell'Italia e del relativo allegato, ai fini della positiva valutazione, da parte della Commissione europea, sul raggiungimento dei pertinenti traguardi e obiettivi previsti per ogni scadenza e dell'erogazione delle risorse finanziarie europee corrispondenti.
- b) si segnala, sulla scorta del quadro riepilogativo riportato a pag. 66 nella Figura III.1.5 "Portafoglio complessivo dell'aggiornamento 2020-2021 del CdP-Investimenti 2017-2021" la necessità di porre una maggiore celerità nella realizzazione e, quindi, nella spesa degli investimenti già finanziati pari a 109 Mld € di cui risultano spesi 33 Mld € dando priorità a quelle opere previste nel ciclo di programmazione 2014-2020 che si avvia a conclusione, scongiurando i potenziali rischi di perdere risorse economiche e la mancata realizzazione di opere essenziali;
- c) si fa rilevare che la particolare attenzione profilata anche al rafforzamento nell'ambito del trasporto passeggeri e di merci con l'integrazione tra diverse modalità e la creazione di hub multimodali, crocevia di reti (corridoi europei, reti nazionali, regionali e locali) e interconnessioni di infrastrutture puntuali (stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, piattaforme logistiche, velostazioni, ecc.) siano opportunamente collegate tra loro ed efficacemente congiunte rendendo più accessibili i territori che le ospitano. Ciò a volte risulta essere non coerente negli interventi previsti.

- d) emerge la necessità, a seguito della ricostituzione del Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane (CIPESS), che si occupa del governo del territorio anche attraverso la rigenerazione urbana sostenendo lo sviluppo territoriale, contrastare lo spopolamento e la vulnerabilità sociale, di assumere anche nel Documento strategico la correlazione con gli assetti infrastrutturali di rete e puntuali, con quelli territoriali soprattutto nel Mezzogiorno, e di valutare il ripristino del progetto del MIT/MIMS S.I.S.Te.M.A.⁹ - Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione arenatosi negli anni scorsi. In tale visione i Progetti Pilota "Complessità territoriali" e "Aree sottoutilizzate".¹⁰, atualizzati, possono rappresentare anche oggi l'occasione per infondere nuovo impulso allo **sviluppo policentrico e reticolare** tramite il rafforzamento delle connessioni tra grandi reti infrastrutturali e sistemi di città medie (sistemi di II livello contesti bersaglio), in quanto le città metropolitane sono già oggetto di rilevante attenzione.



- e) Si pone in risalto l'urgenza di prevedere, con apposita prescrizione, una priorità progettuale ed esecutiva per gli interventi programmati e da programmare, in modo POLICENTRICO, per le aree territoriali che hanno maggiori gap di infrastrutture e servizi, a partire da quelli dell'alta velocità ferroviaria, prevedendo anche integrazioni e potenziamenti dei collegamenti esistenti unitamente ai servizi di: adduzione, rete digitale, punti ricarica per mezzi elettrici e a idrogeno, infomobility, elettrificazione banchine, parcheggi sicuri, ecc.

La FAST-CONFESAL, inoltre, ritenuto prioritario e condivisibile l'obiettivo di raddoppiare il traffico merci ferroviario e dare piena realizzazione ai corridoi europei TEN-T che attraversano il territorio italiano ha declinato tale visione strategica con un'osservazione concreta tra gli interventi previsti da altri strumenti di programmazione e quelli indicati nel Documento strategico per la mobilità ferroviaria dal quale risultano evidenti discrasie per il mancato riscontro nella programmazione prevista di coerenti interventi di integrazione tra reti e infrastrutture puntuali.

⁹ <https://www.mit.gov.it/progetto/progetto-sistema-sviluppo-integrato-sistemi-territoriali-multi-azione>

¹⁰ https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/progetti/2016-02/Progetto_SISTEMA_Sviluppo_Integrato.pdf

È stato preso a riferimento un nodo urbano della dorsale adriatica. In tale ambito territoriale gli Enti Locali, Comune e Provincia di Foggia, hanno programmato e definito atti amministrativi (rispettivamente Delibera n. 13/2017 del C.C. e n. 11/2018 del C.P. ed anche di P.U.M.S. approvato) sulla scorta delle indicazioni provenienti dagli allegati MIT ai Documenti di economia e Finanza degli ultimi anni, per la realizzazione di un hub multimodale, per passeggeri e merci, ponendo a sistema le infrastrutture esistenti al fine di supportare lo sviluppo territoriale e produttivo ed utile al contrasto allo spopolamento delle Aree interne contigue. In tale direzione anche altri soggetti, presenti nel territorio, hanno promosso la loro visione progettuale di integrazione modale, ad esempio con il progetto “VolaFreccia”, e di un “P.U.C.” al servizio del più ampio sistema produttivo e sociale di area vasta.



Tale analisi è stata condotta sul territorio della provincia di Foggia che risulta essere l'unico Polo trasportistico delle regioni centromeridionali adriatiche ad essere crocevia di due corridoi multimodali TEN-T, con l'estensione del corridoio Baltico Adriatico da Ancona fino in Puglia, che interseca il tracciato di quello Scandinavo-Mediterraneo.

La nostra analisi ha fatto emergere che tale contesto provinciale è anche caratterizzato da una buona dotazione di infrastrutture puntali (stazioni, aeroporto, porto industriale, commerciali e turistici, piattaforma logistica e nodo intermodale) e di reti, ferroviarie e stradali, esistenti. Ci sono una serie investimenti in essere su varie modalità, reti e opere puntuali, alcuni addirittura anche commissariati, eppure al riguardo nel DSMF non si riscontra una visione integrata e sistemica con il completamento e l'attivazione a Foggia dell'hub multimodale per passeggeri e merci che prevede proprio l'integrazione tra reti e opere puntuali.

Eppure l'hub multimodale, oltre ad essere previsto da MIMS e da RFI spa è uno anche degli obiettivi finanziabili con il CEF 2021-2027. Non solo. La sua realizzazione porrebbe a disposizione anche di gran parte dei territori e delle popolazioni di due regioni vicine (Molise e Basilicata), con un rilevante gap di accessibilità e coesione territoriale, ad esempio la portualità (il porto di Manfredonia è l'unico, nell'ambito della locale ZES interregionale al servizio del Molise e della Puglia settentrionale) e per il trasporto aereo (in quanto le due regioni non hanno aeroporti) ma sono entrambe, per la gran parte dei loro territori dei loro capoluoghi di provincia, ben connessi con Foggia.

La FAST-CONFESAL con riferimento significativo alle osservazioni dei punti precedenti, che sono tratte da documenti elaborati e presentati nelle iniziative riportate in premessa, pone all'attenzione della Commissione, le seguenti criticità per la realizzazione dell'hub multimodale:

STAZIONE AV FOGGIA-CERVARO

1. questa infrastruttura puntuale, sulla linea AV/AC Roma/Napoli-Foggia-Bari, già finanziata sconta ritardi nella sua realizzazione non comprensibili come la mancata inclusione nelle opere commissariate della predetta linea. L'opera, già approvata come esigenza condivisa dagli Enti Locali (Comune e Provincia), con costi molto contenuti e in poco tempo, se rapportati ad altre opere similari, può ridurre l'attuale odierna percorrenza di circa 20' per i treni veloci e 30' per gli intercity, tra andata e ritorno, ad oltre 4 milioni di fruitori di pugliesi e lucani. Contribuirebbe a migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale, a supportare lo sviluppo turistico proprio in una serie di aree che hanno una minore accessibilità ferroviaria come puntualmente riportato a pag. 50 in Figura II.3.20 "Una misura dell'accessibilità del trasporto ferroviario" oltre a enfatizzare l'utilità degli investimenti già previsti come l'elettificazione della Potenza-Foggia e della variante di san Nicola di Melfi;

AEROPORTO GINO LISA

2. emerge la mancata previsione nella relativa tabella II. 2.1 a pag. 21 del DSMF dei criteri per l'individuazione della rete SNIT e della tabella II.2.3 a pag. 29 sull'inserimento nelle infrastrutture puntuali aeroportuali di II° livello dell'aeroporto Gino Lisa in quelli di rilevanza nazionale pur in presenza di 7 nuove strutture, che non sono inserite in rete Comprehensive come quello di Foggia invece già presente dal 1996 (come si può rilevare a pag.5 dello studio);
3. compare mancata previsione del collegamento ferroviario tra la linea AV/AC NA-FG-BA e l'aeroporto Gino Lisa di Foggia rispetto a quelli nuovi previsti e riportati a pag. 108 pur se dista solo 3,5 km dalla finanziata stazione AV, in territorio urbano ma non antropizzato, nonostante sia stata allungata la pista e con struttura aeroportuale già pronta ma non inserita nel Piano nazionale aeroporti nonostante sia anche destinata, oltre ai voli commerciali, anche a sede logistica della Protezione civile e Soccorso;
4. le criticità evidenziate nei due punti precedenti, per la mancata inclusione dello scalo aereo di Foggia a servizio dell'area vasta, vengono enfatizzate dalle seguenti considerazioni:
 - a) lo scalo è dal 1996 incluso in rete TEN-T Comprehensive;
 - b) lo scalo risulta essere collocato nel nodo/polo urbano di Foggia crocevia di 2 Corridoi multimodali TEN-T;
 - c) da qualche mese è stato completato l'allungamento della pista;
 - d) lo scalo possiede una rilevante *catchment area* commerciale ed anche turistica multisetoriale per un'area vasta interregionale;
 - e) è collocato a una distanza molto rilevante rispetto ad altri aeroporti rispettivamente a 120, 160 e 180 km (di gran lunga superiore a quella gli altri aeroporti inclusi ad altri scali);
 - f) risulta essere raggiungibile, con gli esistenti collegamenti stradali e ferroviari, da due aree regionali, Molise e Basilicata, entrambe senza aeroporti;
 - g) è funzionale alla realizzazione di un Hub intermodale, con il solo investimento del collegamento ferroviario di circa 3,5 km;

PORTO ALTI FONDALI DI MANFREDONIA (FG)

5. sporge il mancato riscontro in relazione al porto industriale alti fondali di Manfredonia e dell'attigua area retroportuale nella Figura II.2.8 a pag. 28 del DSMF del già esistente raccordo ferroviario alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale con il crocevia di Foggia ai due corridoi TEN-T attraverso lo scalo ferroviario di Frattarolo, che è dotato di fascio binari e punto di incrocio, alla linea Foggia-Manfredonia, unitamente agli altri due porti esistenti: commerciale e turistico;
6. il porto è stato inoltre classificato come off TEN-T, mentre è di rilevanza nazionale almeno pari ad altri da includere;
7. risulta non prevista l'elettrificazione della linea suddetta (Foggia-Manfredonia) contrariamente ad altre linee inserite nelle tabelle III.1.2 a pag. 67 e III.3.3 a pag. 103 pur se rispetto ad altri interventi, si conseguirebbe la duplice utilità dell'investimento sia per passeggeri che per le merci. Ciò motiva ulteriormente e rende rilevante la mancata previsione in termini di programmazione;
8. le criticità evidenziate nei punti precedenti vengono enfatizzate dalle seguenti considerazioni:
 - a) il porto alti fondali di Manfredonia è tra i 58 porti di rilevanza nazionale;
 - b) l'infrastruttura è destinataria di un duplice investimento con un importo complessivo di 120 mln di euro;
 - c) l'elettrificazione è stata prevista già dal 2009 nel Piano attuativo 2009-2013 del PRT ma non realizzata;
 - d) l'infrastruttura portuale si trova collocata e serve come unico porto già connesso alla rete TEN-T la parte settentrionale della ZES interregionale Molise-Puglia ed ha come ulteriore retroporto anche la piattaforma logistica di Foggia Incoronata (questa inclusa a pagina18);
 - e) contribuisce alla costituzione dell'hub multimodale foggiano per la parte merci e logistica;

Per tutto quanto sopra evidenziato e in base a quanto riportato a pag. 118 del DSMF e che di seguito si riporta integralmente:

“IV.4 LA VALUTAZIONE IN ITINERE TRAMITE GLI AGGIORNAMENTI DEL DOCUMENTO STRATEGICO

La modifica normativa introdotta con l'art. 5 del DL 152/2021 prevede che il passaggio alle commissioni parlamentari competenti venga effettuato, non più sui contratti di programma e sugli aggiornamenti annuali degli stessi (ex legge 238/1993), ma direttamente sul Documento strategico, che viene trasmesso anche alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Il Documento Strategico è sottoposto ad aggiornamento ogni tre anni o comunque in caso di mutamento degli scenari di carattere eccezionale.

Delle eventuali osservazioni e prescrizioni di Camere e Conferenza Unificata si dovrà tenere conto ai fini dell'approvazione del Documento strategico e dei suoi aggiornamenti.”

la scrivente Organizzazione sindacale ritiene di segnalare alla Commissione parlamentare oltre alle osservazioni e suggerimenti le correlate e seguenti:

4 PROPOSTE DI INTEGRAZIONI AL DSMF

In rosso le integrazioni prospettate

- 1) alla pagina 12** modificare il punto: **il miglioramento del sistema logistico nazionale** aggiungendo dopo la parola “Salerno,” e prima della parola “Perugia” la parola “Foggia” e, successivamente, sempre nello stesso periodo dopo la parola “Civitavecchia,” le parole “Manfredonia alti fondali”;

il periodo così modificato diventa:

- **il miglioramento del sistema logistico nazionale**, attraverso il potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio con aeroporti, porti e terminali merci. È prevista la realizzazione dei collegamenti con i principali aeroporti Core oggi non connessi alla rete ferroviaria (Genova, Bergamo e Venezia), nonché con gli aeroporti Comprehensive e Off TEN-T di Trapani, Olbia, Brindisi, Lamezia T., Firenze, Verona, Bolzano, Brescia, Salerno, Foggia e Perugia. Verranno poi potenziati i collegamenti con i principali porti Core (Taranto e Napoli) del Paese e con i porti Comprehensive e Off TEN-T di Civitavecchia, Manfredonia alti fondali, Vasto e Vado Ligure;

- 2) Alle pagine 17 e 18** modificare il periodo con capoverso “Relativamente alla nuova mappa della rete TEN-T..... e aggiungere nel periodo: *Tale inclusione permette di prolungare il tracciato del Corridoio “Mar Baltico – Mar Adriatico” fino a Bari, creando una connessione strategica con il Corridoio “Scandinavo – Mediterraneo” a nord attraverso il nodo di Bologna e a sud, attraverso il nodo* la seguente frase *di Foggia unico nodo delle regioni centromeridionali adriatiche crocevia di due Corridoi TEN-T, per prolungarsi fino a quello* prima delle parole “di Bari”

Il periodo così modificato diventa:

Relativamente alla nuova mappa della rete TEN-T, tra le priorità di assoluta rilevanza per l’Italia, su cui la Commissione si è espressa favorevolmente nel testo, rientrano **l’inclusione del porto di Civitavecchia nella rete dei porti Core e 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 permette di prolungare il tracciato del Corridoio “Mar Baltico – Mar Adriatico” fino a Bari, creando una connessione strategica con il Corridoio “Scandinavo – Mediterraneo” a nord attraverso il nodo di Bologna e a sud, attraverso il nodo di Foggia, unico nodo delle regioni centromeridionali adriatiche crocevia di due Corridoi TEN-T, per prolungarsi fino a quello di Bari.

Pertanto va modificata in modo corrispondente anche la figura a pag. 17:

FIGURA II.2.1: NUOVA PROPOSTA DEI CORRIDOI DI TRASPORTO EUROPEI



3) alla pagina 18 modificare il punto “L’inserimento degli interporti... rete TEN-T... ..” e aggiungere dopo la parola “Ischia” aggiungere le parole “Manfredonia alti fondali”.

Il periodo così modificato diventa:

- l’inserimento degli interporti di Ferneti, Santo Stefano di Magra, Segrate e Agognate nella rete Core, 76 nuovi porti (Capri, Ischia, Manfredonia alti fondali, Ponza, Porto Empedocle, Porto S. Stefano e Procida), 3 aeroporti (Isola D’Elba, Perugia e Rimini) e 8 nuovi terminali (Busto Arsizio, Faenza, Foggia)

Incoronata, Forlì-Cesena Valle Silva, Ortona, Castelguelfo, Pordenone e Portogruaro) nella rete Comprehensive.

4) alla pagina 21 modificare la frase nella TABELLA II.2.1: CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DELLA RETE SNIT sul punto relativo alle infrastrutture puntuali Aeroporti delle restanti con la sostituzione del numero "22" con il "23" in quanto l'aeroporto di Foggia risulta con pista allungata, sede logistica della P.C. e Soccorso oltre ad essere presente nella TEN-T dal 1996 e funzionale, con la stazione AV di Foggia e il collegamento ferroviario alla rete AV/AC al completamento dell'Hub multimodale per lo sviluppo e la coesione territoriale;

La tabella risulta essere così modificata:

TABELLA II.2.1: CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DELLA RETE SNIT	
PUNTUALI	Porti 16 Autorità di Sistema Portuale, che includono 58 Porti di rilevanza nazionale individuati dal D.lgs. 169/2016
	Aeroporti 16 aeroporti strategici, già nodi della rete TEN-T Core Restanti 23 22 infrastrutture di rilevanza nazionale identificate nel Piano Nazionale Aeroporti

N.B. bisogna considerare per questo punto anche le modifiche proposte e relative alle successive pagine 28 e 29

5) **alla pagina 28** modificare l'immagine nella FIGURA II.2.8. SITUAZIONE ATTUALE COLLEGAMENTI FERROVIARI PORTI ITALIANI in quanto il porto alti fondali di Manfredonia è **già connesso** alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale al nodo/polo di Foggia attraverso una diramazione sulla linea Manfredonia-Foggia che attende solo di essere elettrificata;

La FIGURA II.2.8: SITUAZIONE ATTUALE COLLEGAMENTI FERROVIARI PORTI ITALIANI risulta così modificata



- 6) alla pagina 28** modificare il paragrafo “GLI AEROPORTI” con l’inserimento dopo le parole “nella rete TEN-T,” della seguente frase” unitamente a quello di Foggia già incluso” e sostituire, proseguendo, dopo la parola “contiene” il numero “38” con il numero “39”.

Il periodo così modificato diventa:

GLI AEROPORTI

A livello aeroportuale, partendo dallo SNIT 2001, si sono integrati i nuovi orientamenti della Rete TEN-T ed i criteri inseriti nel Piano Nazionale degli Aeroporti, soprattutto in relazione alla copertura territoriale del sistema aeroportuale, anche indipendentemente dalla rete “Core”. Di conseguenza, gli aeroporti di Pisa, Firenze, Bari, Lamezia Terme e Catania della rete “Comprehensive” sono stati ritenuti di importanza nazionale e quindi di 1° livello, mentre gli aeroporti di Cuneo, Parma, Rimini, Perugia, Salerno, Taranto e Crotona, pur non figurando nella rete TEN-T, unitamente a quello di Foggia già incluso dal 1996 sono stati classificati di 2° livello. In definitiva, lo SNIT contiene 398 strutture aeroportuali, di cui 16 appartenenti alla rete di 1° livello.

- 7) alla pagina 29** modificare l’immagine nella TABELLA II.2.3. DEFINIZIONE DELLA RETE AEROPORTUALE SNIT DI 1° E 2° LIVELLO AEROPORTI portando a 23 il numero degli aeroporti di 2° livello con l’inclusione nell’elenco dell’aeroporto di Foggia peraltro funzionale con gli adeguamenti collegamenti stradali e ferroviari a due regioni Molise e Basilicata entrambe senza aeroporti.

La tabella risulta essere così modificata:

TABELLA II.2.3: DEFINIZIONE DELLA RETE AEROPORTUALE SNIT DI 1° E 2° LIVELLO

LIVELLO SNIT	AEROPORTI
1° livello (16 aeroporti)	Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo Orio al serio, Milano Linate, Venezia, Catania, Bologna, Napoli, Palermo, Pisa, Bari, Torino, Cagliari, Lamezia Terme, Firenze, Genova
2° livello (23 2 aeroporti)	Roma Ciampino, Verona, Treviso, Olbia, Brindisi, Trapani, Alghero, Trieste, Pescara, Reggio Calabria, Ancona, Crotona, Lampedusa, Perugia, Parma, Cuneo, Brescia, Salerno, Comiso, Pantelleria, Rimini, Taranto, Foggia

8) alla pagina 63 modificare il punto **2,3 Mld di euro per la valorizzazione delle reti regionali** con l’inserimento dopo le parole “Barletta-Canosa,” della seguente frase” Foggia-Manfredonia inclusa la diramazione al porto alti fondali”.

Il periodo così modificato diventa:

2,3 Mld di euro per la valorizzazione delle reti regionali (*interventi di elettrificazione della linea Ivrea-Aosta, Roccaravindola-Isernia- Campobasso, Barletta-Canosa, Foggia-Manfredonia inclusa diramazione al porto alti fondali, Civitanova-Macerata-Albacina e Palermo-Trapani via Milo e interventi di potenziamento delle linee Potenza-Foggia, Codogno-Cremona-Mantova 1^a fase, Caltagirone-Gela, Decimomannu-Villamassargia 1^a fase e della Variante di Riga*);

9) alla pagina 65 modificare il periodo del paragrafo **FABBISOGNI FINANZIARI PER IL NUOVO CDP-INVESTIMENTI 2022-2026** aggiungendo all’allinea “109.187,54 Mln di euro, dopo le parole “di opere in corso finanziate” la seguente frase “soprattutto quelle del ciclo programmatico 2014-2020 che necessita completare entro il 31.12.2023;”

Il periodo così modificato diventa:

Il valore complessivo del portafoglio progetti in corso e programmatico dell’aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma-investimenti 2017- 2021 si attesta a 213.447,72 Mln di euro di cui:

109.187,54 Mln di euro di opere in corso finanziate soprattutto quelle del ciclo programmatico 2014-2020 che necessita completare entro il 31.12.2023;

10) alla pagina 67 modificare l'immagine nella TABELLA III.1.2. PRINCIPALI STUDI DI FATTIBILITA' IN CORSO.

La tabella risulta essere così modificata:

TABELLA III.1.2: PRINCIPALI STUDI DI FATTIBILITA' IN CORSO				
Regione	Descrizione intervento	Commissioni Parlamentari	Richieste degli stakeholder*	Altri canali**
Abruzzo	Roma - Pescara (tratta Roma - Tagliacozzo, Pescara-Somma, Scalo Ponte Felgru)			•
Abruzzo	Collegamento L'Aquila - Tagliacozzo			•
Abruzzo/Puglia	Rafforzamento Potenza-Matera-Taranto. Utilizzo lotta velocizzazione			•
Abruzzo	Prolungamento ferroviario - Matera verso la Puglia	•		
Abruzzo	Sanificazione linea Catanzaro-Lido - Merito Porto Salvo		•	•
Abruzzo	Collegamento tra Venezia-Torremezzana via Milano e via Catanzaro-Lido	•		
Abruzzo	Adempimento completamento Aversa - Santa Maria Capua Vetere e prolungamento della tratta Capua - Caserta	•		
Emilia Romagna	Potenziamento linea Romagna		•	
Emilia Romagna	Interventi potenziamento della tratta Bologna - Ravenna		•	
Emilia Romagna	Sanificazione Scandiano - Saggi - Lavadola	•		
Emilia Romagna	Collegamento Lamezia - Rete ferroviaria	•		
Emilia Romagna	Linea Bologna - Marzocca	•		
Emilia Romagna	Linea AC/NC Bologna - Lamezia			•
Emilia Romagna	Linea AC/NC Bologna - Padova	•		
Emilia Romagna	Rafforzamento Portofino			•
Emilia Romagna	Varianti studi可行性 per nuovi stabilimenti Cantieristica Navale		•	•
Emilia Romagna	Miglioramento dei collegamenti tra i capoluoghi del Nord centrale compresi nel sistema Torino e Roma			•
Emilia Romagna	Quadruplicamento Voghera - Pavia			•
Emilia Romagna	Rafforzamento Mantova - Rovato		•	
Emilia Romagna	Studio FMI Adige (Nuova soluzione Progettuali)			•
Emilia Romagna	Sanificazione Mantova - Modugno	•		
Emilia Romagna	Velocizzazione Milano - Chiavari	•		
Emilia Romagna	Sanificazione e potenziamento Brescia - Parma	•		
Emilia Romagna	Rafforzamento Forlì - Ferrara			•
Emilia Romagna	Collegamento tra il Porto di Genova e l'Aeroporto	•		
Emilia Romagna	Tratta del 2° Mar - Tratta Anzio - Roma	•		
Emilia Romagna	Rafforzamento Firenze - Torino (con potenziamento)	•		
Emilia Romagna	Rafforzamento Roma - Napoli	•		
Emilia Romagna	Viaggiare linea Bari - Taranto. Velocizzazione per adeguare la linea a 200 km/h (Tecnologie ed infrastrutturali)			•
Emilia Romagna	Collegamento tra il Porto di Taranto e l'Aeroporto	•		
Emilia Romagna	Sanificazione Oristano - Sardinia	•		
Emilia Romagna	Collegamento Napoli - Olbia	•		
Emilia Romagna	NUOVI COLLEGAMENTI Palermo-Catania 2° marcia			•
Emilia Romagna	Nuova linea Reggio - Viterbo			•
Emilia Romagna	Nuova linea Catanzaro - Etna			•
Emilia Romagna	Nuova linea Porto Empedocle - Castelluzza	•		
Emilia Romagna	Collegamento veloce Siracusa - Ragusa	•		
Emilia Romagna	Sanificazione/Sanificazione Ragusa/Siracusa - Castelluzza	•		
Emilia Romagna	Completamento Rafforzamento Siracusa - Siracusa	•		
Emilia Romagna	Completamento Rafforzamento Livorno - Pisa	•		
Emilia Romagna	Rafforzamento Livorno - Viareggio	•		
Emilia Romagna	Conservazione di Piombino			•
Emilia Romagna	Varianti di collegamento Bagnoli di Tirolo - Castelnuovo del Lago	•		
Emilia Romagna	Collegamento di Perugia e Terni alla rete Alta velocità	•		
Emilia Romagna	Rafforzamento Forlì - Tossolina	•		
Emilia Romagna	Sanificazione e potenziamento Genova-Livorno		•	
Emilia Romagna	Sanificazione e potenziamento Genova-Ravenna	•		
Emilia Romagna	Sanificazione e potenziamento linea della Sicilia - Catania	•		
Emilia Romagna	Collegamento ferroviario Lago di Garda - Aeroporto di Verona	•		
Emilia Romagna	Collegamento ferroviario Pinerolo di Savoia - Chivasso	•		
Emilia Romagna	Collegamento Padova - Pradibon	•		
Emilia Romagna	Collegamento ferroviario dell'aeroporto Canova di Treviso con la tratta Mestre - Treviso	•		
Emilia Romagna	Collegamento ferroviario dell'aeroporto <u>Linea Pisa di Foggia alla rete AV/AC/NA/SA</u>	•		
Emilia Romagna	<u>Sanificazione e potenziamento Tratta Meridionale (linea di direzione) Nuova alta velocità di Meridionale</u>	•	•	

* Processo di approvazione degli aggiornamenti annuali del Contratto di Programma ai sensi dell'art. 15 comma 2 del Decreto Legislativo n. 112 del 03 luglio 2015, Tavola tecnica di accetto ai sensi del paragrafo 2.6 (ex 3.8) del Progetto Informativo Rete 2022. Specifici protocolli d'intesa e accordi con ENI, e Terni.

** Espone commerciali, efficientamento dei processi industriali, adeguamenti normativi, altro.

11) alla pagina 103 modificare l'immagine nella TABELLA III.3.3. PRIORITA' PER LA PROGETTAZIONE DI FATTIBILITA' DEGLI STUDI DI INTERVENTI GIA' IN CORSO.

La tabella risulta essere così modificata:

TABELLA III.3.3: PRIORITA' PER LA PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ DEGLI STUDI DI INTERVENTI GIÀ IN CORSO				
Regione	Descrizione intervento	Presenti in Allegato 10 al CdP-I 20/21	Pfte con fabbisogno finanziario	SdF da avviare
Abruzzo	Roma - Pescara (tratte: Roma – Tagliacozzo, Avezzano-Sulmona, Scafa-Pratola Peligna)	X	X	
Basilicata Puglia	Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto: Ulteriori lotti velocizzazione	X	X	
Emilia Romagna	Potenziamento linee Romagna	X	X	
Emilia Romagna	Bretella Dinazzano - Marzaglia	X	X	
Emilia Romagna Toscana Liguria	Raddoppio Pontremolese 2ª fase	X	X	
Lombardia	Quadruplicamento Voghera - Pavia	X	X	
Lombardia	Raddoppio Montello - Rovato	X	X	
Lombardia	Scavalco PM Adda	X	X	
Lombardia	Elettrificazione Monza - Molteno	X	X	
Lombardia Emilia Romagna	Elettrificazione e potenziamento Brescia - Parma	X	X	
Marche/Umbria	Raddoppio Foligno-Fabriano	X	X	
Puglia	Upgrade linea Bari - Taranto: Velocizzazione per adeguare la linea a 200 km/h (Tecnologie ed Infrastruttura)	X	X	
Sicilia	Nuova linea Ragusa - Vizzini	X	X	
Toscana	Completamento Raddoppio Lucca - Pistoia	X	X	
Trentino Alto Adige	Circonvallazione di Rovereto	X	X	
Umbria Toscana	Raddoppio Foligno - Terontola	X	X	
Veneto	Collegamento ferroviario Lago di Garda - Aeroporto di Verona	X	X	
Trentino Alto Adige	Accesso al Brennero Lotto 5 Bronzolo – Trento nord		X	
Lazio	Sestuplicamento Orte-Bivio/PC Nuovo Salario		X	
Toscana	Sestuplicamento PM Rovezzano-Arezzo		X	
Sicilia	Quadruplicamento Fiumetorto - Brancaccio			X
Sicilia	Raddoppio Castelbuono - Patti			X
Emilia Romagna Lombardia	Potenziamento/Velocizzazione Piacenza - Voghera (inclusa valutazione nuova linea ad alte prestazioni)			X
Piemonte/Lombardia	Elettrificazione linea Alessandria S.to - Pavia - Casalpusterlengo via Sannazzaro			X
Lazio	Raddoppio Tivoli - Guidonia			X
Lazio	Raddoppio Bracciano - Viterbo			X
Veneto/Lombardia	Raddoppio Verona - Mantova			X
Marche	Potenziamento Giulianova - Teramo			X
Marche	Potenziamento Ascoli - Porto d'Ascoli			X
Piemonte	Bretella di Trofarello			X
Lazio	Collegamenti trasversali tra le linee "Formia" e "Cassino"			X
Puglia	Stazione AV/AC Foggia-Cervaro			
Puglia	Elettrificazione Foggia-Manfredonia incluso diramazione Porto A. Fondali Manfredonia			
Puglia	Collegamento ferroviario Aeroporto di Foggia linea ferroviaria AV/AC NA-BA			

12) alla pagina 105 modificare il periodo del paragrafo con inizio “ Nello scenario 2030, grazie all’impulso del PNRR, aggiungendo dopo la parola “Vasto,” la seguente frase “Manfredonia alti fondali” e, successivamente, dopo le parole “Bari Lamasinata,” le parole “Foggia Incoronata”,

Il periodo così modificato diventa:

Nello scenario 2030, grazie anche all’impulso del PNRR, sono previsti significativi investimenti nel Nord-Ovest con il potenziamento delle interconnessioni ferroviarie con i porti (ad es. Genova, Voltri, Vado e La Spezia), investimenti nei porti del Nord-Est mirati al miglioramento delle infrastrutture e delle connessioni ferroviarie (es. Trieste, Venezia, Ravenna) e investimenti nei porti del Centro e Sud Italia mirati alla connessione con la rete ferroviaria (es. Taranto, Augusta, Gioia Tauro, Vasto, Manfredonia alti fondali). Il piano di sviluppo della rete prevede inoltre il potenziamento dei collegamenti dei terminali con la rete ferroviaria (es. Bari Lamasinata, Foggia Incoronata, Milano Smistamento, Brescia, Torino Orbassano, Brindisi, Novara, Rivalta Scrivia).

- 13) alla pagina 106** modificare il periodo del paragrafo con inizio “Alla luce di queste premesse, la modalità ferrovia modificando il numero da “11” a 12” e, successivamente, inserendo dopo la parola “Perugia,” la parola “Foggia”

Il periodo così modificato diventa:

Alla luce di queste premesse, la modalità ferroviaria diventerà un elemento chiave per lo sviluppo dell'accessibilità nello scenario di breve-medio periodo **realizzando 121 nuovi collegamenti con gli aeroporti nell'orizzonte 2030, che consentiranno di servire l'80% del traffico passeggeri domestico.** In particolare, i grandi interventi riguardano la connessione ferroviaria all'aeroporto di Genova, Venezia, Bergamo, Bolzano, Perugia, Foggia, Pescara, Brindisi e Firenze, mentre nell'ambito del PNRR, ulteriori sviluppi riguardano il collegamento ferroviario dell'aeroporto di Olbia, interventi per l'intermodalità e accessibilità di Trapani Birgi e il completamento del collegamento Salerno Arechi–Aeroporto Pontecagnano.

- 14) alla pagina 108** modificare aggiungere dopo il periodo con inizio “Attraverso l'impiego attesorispetto allo scenario di elettrificazione” la seguente frase:

“Va altresì prevista una rete manutentiva specializzando ulteriormente alcuni impianti ferroviari, già esistenti e logisticamente ben collocati per i mezzi diesel/elettrici per la manutenzione corrente e almeno uno per la manutenzione ciclica anche per i mezzi leggeri ad idrogeno. Tali impianti potrebbero essere siti per la produzione, accumulo e distribuzione di idrogeno verde prodotto ad impatto ambientale zero mediante l'elettrolisi dell'acqua alimentata da energie provenienti da fonti rinnovabili come quella ad esempio da pannelli fotovoltaici o aerogeneratori.”

Il periodo così modificato diventa:

Attraverso l'impiego atteso di energia elettrica da fonte rinnovabile, l'intervento contribuisce complessivamente ad abbattere le emissioni di CO₂ del trasporto ferroviario fino a 7.800 t/anno e di altri inquinanti (SO_x, NO_x, COVNM, PM10) fino a 10,7 t/anno rispetto all'attuale esercizio con treni diesel e fino a 5.500t/anno di CO₂ e di altri inquinanti (SO_x, NO_x, COVNM, PM10) fino a 7,0 t/anno rispetto allo scenario di elettrificazione.

Va altresì prevista una rete manutentiva specializzando ulteriormente alcuni impianti ferroviari, già esistenti e logisticamente ben collocati per i mezzi leggeri diesel/elettrici per la manutenzione corrente e almeno uno per la manutenzione ciclica anche per i mezzi leggeri ad idrogeno. Tali impianti potrebbero essere siti per la produzione, accumulo e distribuzione di idrogeno verde prodotto ad impatto ambientale zero mediante l'elettrolisi dell'acqua alimentata da energie provenienti da fonti rinnovabili come quella ad esempio da pannelli fotovoltaici o aerogeneratori.

Conclusioni

La FAST-CONFESAL grazie al lavoro del centro studi, attraverso il dialogo e il confronto ha prospettato rilevanti istanze e proposte molte delle quali sono state adottate e recepite dagli interlocutori istituzionali.

L'attività sindacale della scrivente Organizzazione sindacale quindi oltre a quella contrattuale si connota anche quale propositiva rispetto ad atti, anche di naturale legislativa e normativa, con la presentazione di documenti, misure e provvedimenti che in questi ultimi 12 mesi sono stati approvati. Motivo questo per continuare su questo viatico in un momento di rilevante necessità di idee nuove e attuabili nell'interesse del sistema Paese.

La presente memoria ha la finalità di approfondire il confronto di merito nei contenuti dell'atto del Governo n° 352. Il potenziamento infrastrutturale e l'incremento degli investimenti a favore delle regioni a minore accessibilità trasportistica, Mezzogiorno e aree interne in primis, riequilibrio del saldo negativo nell'ambito del trasporto mercantile, passando per il completamento dell'ultimo miglio per porti e aeroporti nazionali, sono gli argomenti trattati in questo studio.

Ciò si somma anche alle altre numerose iniziative per la digitalizzazione della catena logistica, la revisione del codice degli appalti, il potenziamento delle stazioni appaltanti, ed altri settori trattati in cui il 57% circa delle proposte avanzate nel 2020/21 da FAST-CONFESAL hanno trovato recepimento nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, nel Fondo complementare, nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021 e nelle numerose iniziative legislative avviate negli ultimi mesi.

In parallelo, alcune questioni rilevanti appaiono non affrontate del tutto ovvero trattate solo parzialmente: il completamento della rete di alta velocità ferroviaria, l'istituzione di un contratto di filiera per comparti, la creazione di grandi gruppi industriali nazionali nel settore del trasporto, il potenziamento degli interporti e delle piattaforme logistiche, l'incremento degli incentivi per gli operatori privati finalizzati alla transizione energetica e digitale, la carenza di autisti e macchinisti, solo per citarne alcune.

Ribadiamo anche le primarie necessità di adeguamento del PGTL e costituzione di organi di coordinamento presso il MIMS, per l'ultimo miglio urbano e per la pianificazione urbanistica degli insediamenti produttivi territoriali, l'auspicata ripresa del progetto S.I.S.Te.M.A. può rappresentare anche oggi l'occasione per infondere nuovo impulso allo **sviluppo policentrico e reticolare** tramite il rafforzamento delle connessioni tra grandi reti infrastrutturali e sistemi di città medie (sistemi di II livello contesti bersaglio), in quanto le città metropolitane sono già oggetto di rilevante attenzione.

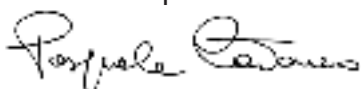
Con questo lavoro cerchiamo sia di stimolare il dibattito, sia le riflessioni comuni non ultimo la possibilità di fare proposte.

Ben consci che i problemi strutturali del sistema trasportistico nazionale e delle reti infrastrutturali non sono di facile soluzione ma solo il frutto di progettualità e lavoro costante, il presente lavoro aggiorna le istanze e proposte che si ritiene debbano essere sottoposte al vaglio dei policy makers.

Con l'auspicio di avere l'occasione di motivare ulteriormente quanto espresso in questo documento in audizione con la Commissione porgiamo al Presidente e ai singoli componenti un cordiale saluto.

Il Responsabile Centro Studi

Dott. Pasquale Cataneo



Il Segretario Generale

Dott. Pietro Serbassi

