

Roma, 16/03/2022

Prot. n.95/ARM/SG

Presidenza Consiglio dei Ministri

Tavolo Permanente per il Partenariato
Economico, Sociale e Territoriale

Alla c.a. del sig. Coordinatore On. Prof. Tiziano TREU

**Ministero Infrastrutture e Mobilità
Sostenibili**

Alla c.a. del sig. Ministro dott. Prof. Enrico GIOVANNINI

E, p.c. ai sigg. Partecipanti al Tavolo Permanente

Loro sedi

Inviata a mezzo email

**Oggetto: Tavolo Permanente per il partenariato economico, sociale e territoriale - invio
memoria Misure PNRR di Titolarità del MIMS incontro del 10.03.2022.**

La CONFSAL e la FAST-CONFSAL ringraziano il sig. Coordinatore e il sig. Ministro, nonché gli altri intervenuti, per l'occasione di approfondimento e dibattito fornita in merito all'oggetto e colgono l'occasione, recependo gli inviti di trasmettere testi scritti sia dell'On. Prof. Treu che del Ministro prof. Giovannini, con osservazioni specifiche e non generiche, per inviare l'acclusa memoria redatta declinando le misure PNRR predette nell'Atto di Governo n. 352 "Documento Strategico Mobilità Ferroviaria".

Certi di avere un cortese riscontro in merito alla predetta memoria, magari in un incontro di approfondimento al MIMS, porgiamo al sig. Coordinatore e al sig. Ministro un sentito ringraziamento rispettivamente per l'organizzazione del Tavolo e il confronto scaturito, nel contempo, inviamo un cordiale saluto anche a tutti gli altri partecipanti all'ultimo incontro.

Il Segretario Generale CONFSAL

Prof. Angelo Raffaele Margiotta



Il Segretario Generale FAST-CONFSAL

Dott. Pietro Serbassi



TAVOLO PERMANENTE PER IL PARTENARIATO ECONOMICO, SOCIALE E TERRITORIALE

MEMORIA Misure PNRR di Titolarità del MIMS incontro del 10.03.2022

Premessa

La Confsal, attraverso le sue Federazioni come in questo caso con la Fast, collabora sia con le Rappresentanza istituzionali che con quelle delle altre parti sociali e datoriali. Promuove iniziative e convegni, con i relativi atti che sono indirizzati dopo analisi e studi, alla presentazione di proposte, come in questo caso, 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 con gli approfondimenti dedicati al settore delle infrastrutture, trasporti e logistica.

Successivamente in data 21 aprile 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 e non in relazione anche alla rigenerazione urbana, il trasporto pubblico locale e la logistica in termini di efficienza ed attrattività. In questa iniziativa hanno partecipato rappresentanti MIMS 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 riflessioni reciproche, 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 delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica con una visione sistemica integrata, del riequilibrio territoriale Nord-Sud, del rapporto centro-periferia anche attraverso la rigenerazione urbana quali volani della ripartenza economica e sociale del Paese post pandemia, grazie alla programmazione e alle risorse del PNRR e delle altre programmazioni.

Sulle 38 proposte concrete presentate ai policy makers 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 e di

¹ <http://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2020/10/11/confsal-analisi-e-proposte-per-unitalia-velocemente-connessa/>

² https://www.sindacatofast.it/sites/default/files/doc_pdf_inf/italiaconnessa.pdf

³ <https://www.confsal.it/2021/04/digitalizzare-i-trasporti-per-far-viaggiare-il-paese/>

⁴ <https://www.confsal.it/2021/12/un-anno-daunitalia-velocemente-connessa/>

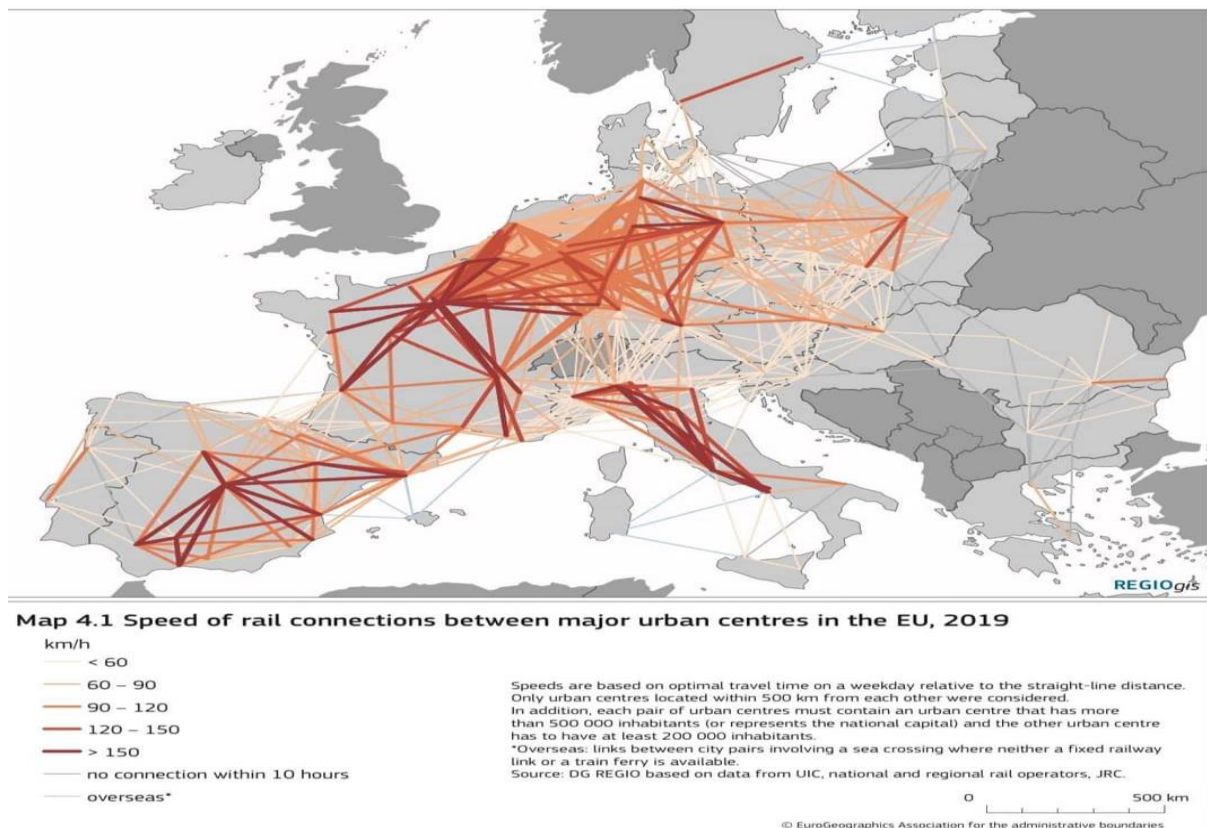
16.03.2022 Centro studi Confsal-Fast Responsabile dott. Pasquale Cataneo

convergenza dei livelli istituzionali. Il risultato è stato ampiamente positivo e ciò ha indotto, a margine dell'iniziativa, il segretario generale della Confsal 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 Confsal e Fast-Confsal”*.

Vediamo pertanto come un nostro dovere evidenziare che proprio con una visione complessiva sistemica, integrata e territoriale abbiamo affrontato e realizzato una disamina dell'Atto del Governo n. 352 *“Documento Strategico Mobilità Ferroviaria”* di seguito DSMF, 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 DSMF 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 tale realizzazione, che era tra le



prime significative indicate nelle proposte rilanciate da Fast-Confasal, 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 sopra. La Commissione europea ha inserito la fascia adriatica da Ancona a Foggia, nelle reti TEN, nella cosiddetta "Extended Core"⁵

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/>

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 intende concretizzare un investimento affidabile per il completamento della rete CORE al 2030.

- 1.4. A motivare questa necessaria azione di riequilibrio sulla dorsale adriatica, oltre ai presidenti delle quattro regioni, anche lo stesso audito sig. Ministro Giovannini 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, per raccogliere le informazioni necessarie alla compilazione della bilancia dei pagamenti, conduce dal 1999 presso gli operatori del trasporto internazionale di merci, 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).**

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	3.948	4.006	3.886	3.598	4.055	3.912	4.510	4.241	4.525	3.785
	di cui: estero su estero	2.587	2.468	2.518	2.132	2.346	2.030	2.705	2.502	2.802	2.146
	Aereo	296	281	289	299	286	287	352	376	319	346
	Strada	2.733	2.502	2.761	2.889	3.034	3.051	2.974	3.092	3.089	2.718
	Ferrovia	29	29	26	28	30	30	30	30	34	38
	Condotte	6	6	6	10	11	12	12	15	15	8
	Totale	7.011	6.823	6.967	6.825	7.417	7.293	7.878	7.754	7.981	6.894
Debiti	Nave	5.836	5.626	5.310	5.274	5.956	5.600	5.568	5.878	5.884	5.607
	Aereo	645	646	808	864	817	753	906	960	884	1.437
	Strada	5.062	4.775	5.131	5.262	5.423	6.061	6.215	6.305	6.300	5.748
	Ferrovia	334	289	342	378	372	380	404	399	384	343
	Condotte	542	533	639	574	587	563	543	308	443	539
	Totale	12.420	11.868	12.229	12.351	13.154	13.356	13.637	13.850	13.895	13.674
Saldi	Nave	-1.889	-1.620	-1.424	-1.676	-1.901	-1.688	-1.058	-1.637	-1.359	-1.823
	Aereo	-350	-365	-519	-565	-531	-466	-554	-584	-565	-1.091
	Strada	-2.329	-2.273	-2.371	-2.373	-2.388	-3.010	-3.241	-3.213	-3.211	-3.030
	Ferrovia	-305	-260	-316	-350	-342	-349	-374	-369	-351	-305
	Condotte	-537	-527	-633	-563	-576	-550	-531	-293	-428	-531
	Totale (A)	-5.409	-5.044	-5.262	-5.526	-5.737	-6.064	-5.758	-6.096	-5.914	-6.780
<i>Memo:</i>											
Saldo complessivo dei servizi di trasporto¹ (B)		-8.677	-8.223	-7.934	-8.286	-8.363	-8.418	-9.228	-9.518	-9.795	-8.009
<i>A in percentuale di B</i>		62,3	61,3	66,3	66,7	68,6	72,0	62,4	64,0	60,4	84,7
Saldo di conto corrente		-46.576	-3.746	17.879	30.904	23.529	43.997	44.763	44.487	57.413	58.585

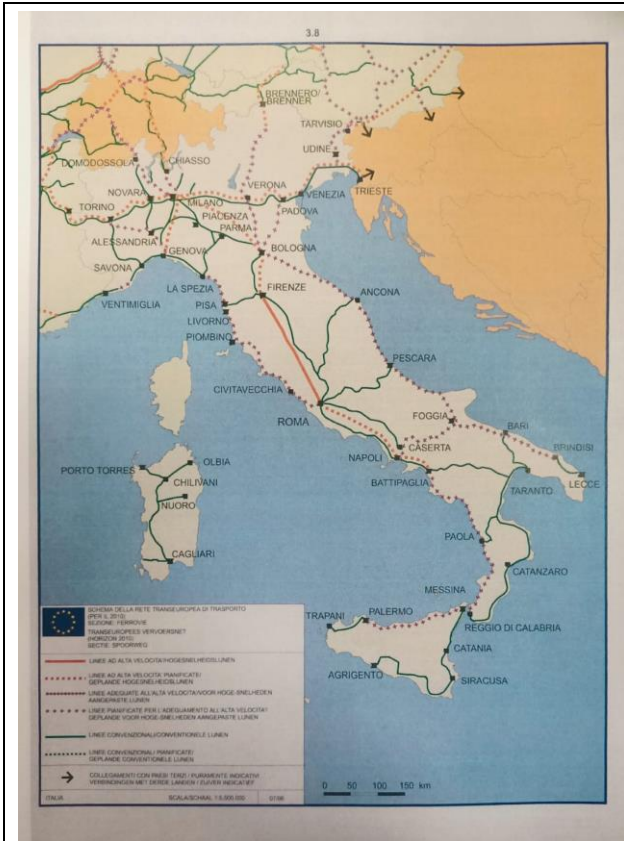
(1) Oltre ai trasporti internazionali di merci, includono anche quelli di passeggeri e i servizi postali.

2.2 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 CONFESAL riteniamo di dover segnalare al CNEL e al MIMS la necessità impellente di dover assumere, in entrambe le sedi istituzionali, una visione strategica, socioeconomica 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.**

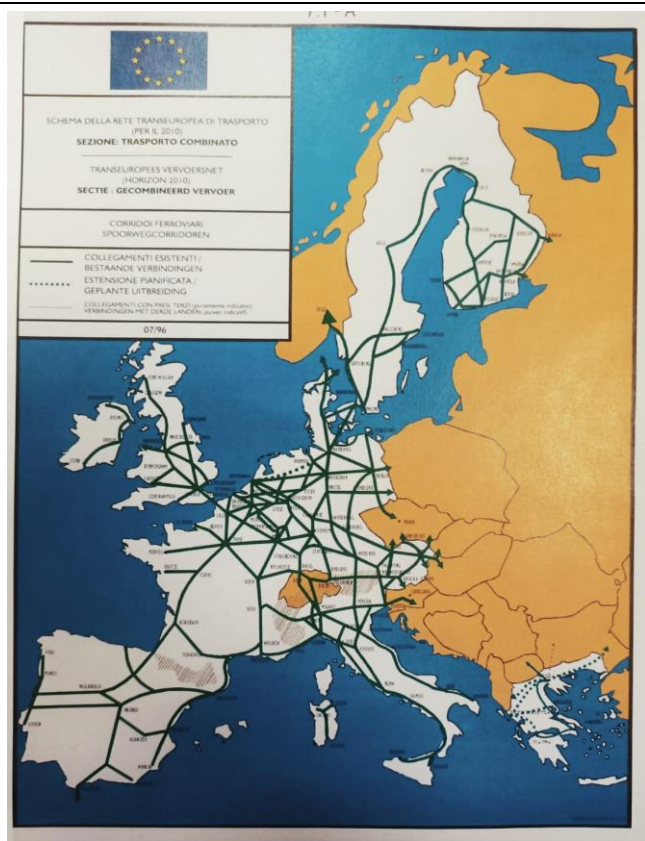
2.3 In aggiunta agli effetti del trend decennale di saldi negativi ci permettiamo di far rilevare che sono stati persi ben 25 anni al riguardo per il completamento del Corridoio Adriatico in Italia. La prima lungimirante ed oculata previsione è del **23 luglio 1996** sugli orientamenti

⁷ [statistiche ITM 14062021.pdf \(bancaditalia.it\)](https://www.bancaditalia.it/statistiche/itm/14062021.pdf)

comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti con la Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio.⁸



Programmazione rete ferroviaria AV 1996



Programmazione trasporto combinato 1996

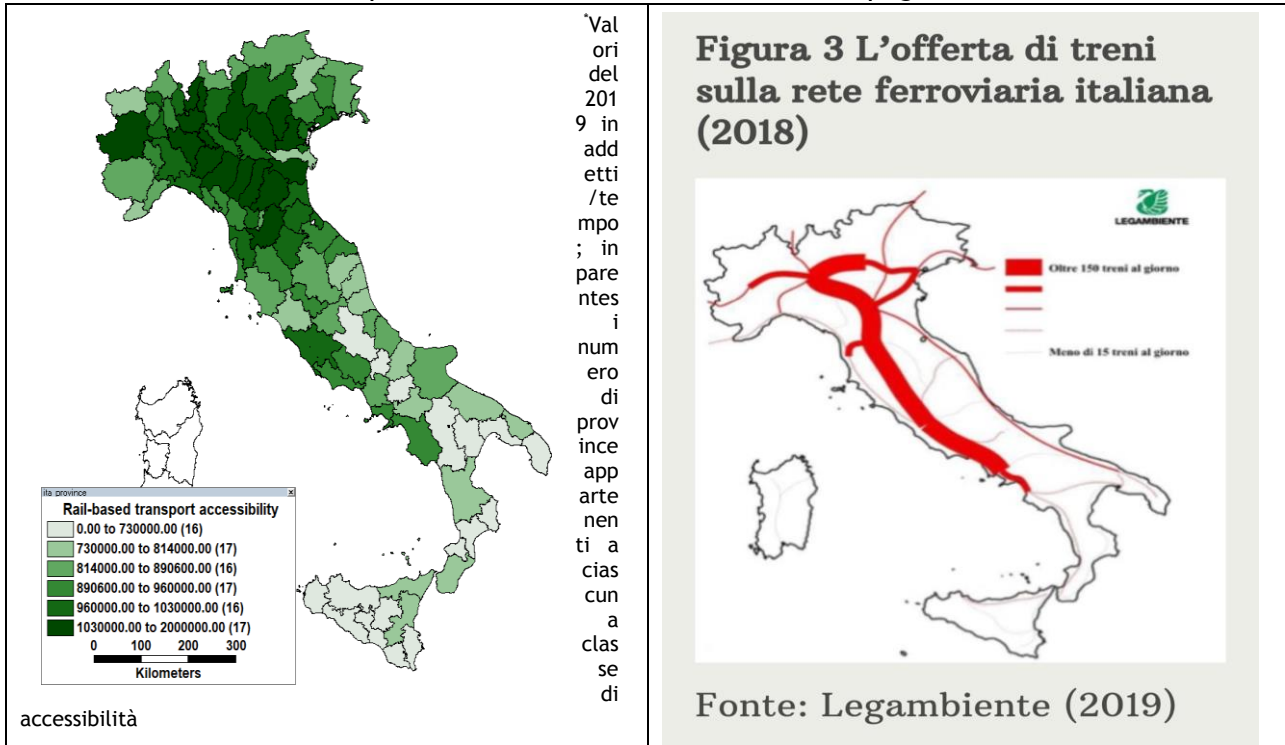


Programmazione rete aeroportuale 1996

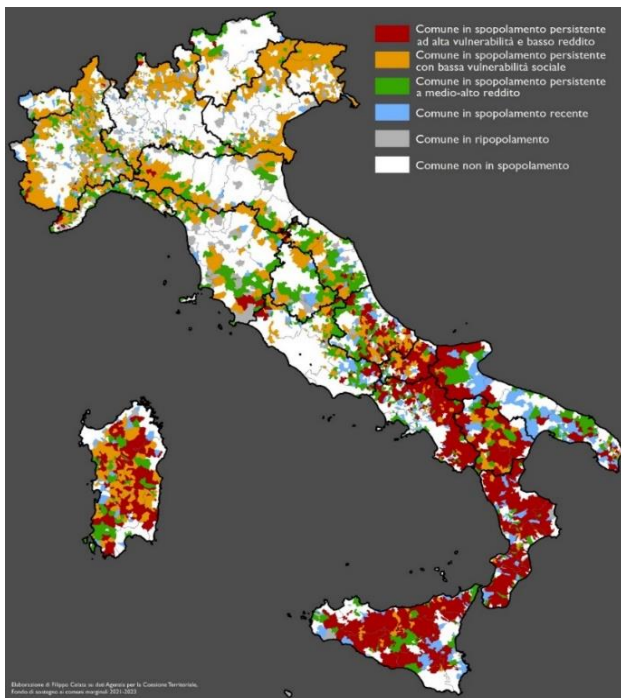


⁸ <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/4788b14a-5df8-417f-b198-fd0bfa2b8f71/language-it>

2.4 Rilevato che il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria, per passeggeri e merci, pone in risalto, concordemente ad uno dei tre obiettivi fondamentali del Next Generation EU e del PNRR cioè la riduzione dei divari territoriali, anche la necessità di riequilibrare l'accessibilità al trasporto ferroviario come sottolineato a pag. 50 dello stesso DSMF,



in Figura II.3.20 (foto a sx), ci permettiamo di far rilevare, con particolare riferimento all'alta velocità (come emerge nella foto a dx e già mostrato in altra immagine a pag. 2), la correlazione territoriale per lo spopolamento. Infatti quei territori marginali hanno un gap rilevante (economico e sociale) rispetto ad altri contesti maggiormente connessi. Questi ultimi sono dotati di una migliore qualità di vita e di livello reddituale. I territori, in rosso e in giallo nella immagine di fianco, sono al contrario connotati dallo spopolamento, in particolare 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 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 della 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) hanno 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.

- 2.5 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.
- 2.6 La sua applicazione dalle prime relazioni e degli uffici parlamentari, come quello di Bilancio si sta rivelando complessa. Sembra non considerare debitamente ad esempio le possibili differenze nella capacità di accedere alle risorse che vi sono nel Mezzogiorno; appare trascurare le necessità di più incisivo intervento nelle altre aree deboli del paese. Ogni scetticismo preconcepito va evitato: bisogna propendere per il Governo e 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 raggiungere il macro obiettivo della riduzione del divario territoriale e sopire sul nascere pericolosi conflitti territoriali.
- 2.7 Per tali motivi come abbiamo sostenuto e realizzato nelle iniziative citate in premessa e nel primo incontro con il ministro Giovannini lo scorso 17 marzo 2021 è necessaria una maggiore disponibilità al confronto pubblico. Per tali motivi apprezziamo, come auspicato anche da altre parti, la realizzazione dell'incontro del 10.03 u.s. Infatti ciò risulta essere proprio quanto da noi auspicato in una memoria scritta inviata, circa un mese fa, sia alla IX^a Commissione permanente Trasporti della Camera che alla corrispondente 8^a Commissione Lavori pubblici del Senato. Abbiamo segnalato infatti, ad entrambe le Commissioni, la necessità di un confronto con questa richiesta: *“in 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.”*
- 2.8 L'Atto di Governo n. 352 -DSMF- 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 straordinariae 1,16 miliardi per le attività in conto esercizio del contratto;
- 2.9 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 in tutte le aree del Paese;
- 2.10 Il DSMF delinea infine 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).

3 OSSERVAZIONI E SUGGERIMENTI

In base a tutto ciò riteniamo come Confsal e Fast segnalare ai componenti il Tavolo permanente, sulla scorta di quanto già nei nostri documenti analizzato e proposto, le seguenti osservazioni e suggerimenti con i derivanti rilievi e le eventuali determinazioni che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili vorrà in merito valutare proprio sul PNRR anche con riferimento all'Atto del Governo n.352 -DSMF- sottoposto a parere parlamentare.

L'obiettivo di tali proposte è di giungere, anche attraverso un esempio concreto di visione sistemica di "messa a terra" delle strategie contenute nella programmazione UE e del Governo italiano, a ridurre, in modo rilevante, i rilevanti divari territoriali nelle infrastrutture e nei servizi di trasporto (passeggeri e merci) tra macroaree e tra centro/periferia nonché il trend, fortemente negativo, del saldo riscontrato, soprattutto nel settore del trasporto mercantile, evidenziato precedentemente in tabella 11 dello studio di Bankitalia. Ciò per rendere la qualità di vita e reddituale più omogenee e rafforzare la presenza e le quote di mercato di operatori multimodali italiani nel trasporto mercantile invertendo il trend e aumentando in modo conseguente il PIL.

Per tali motivazioni la CONFSAL e sua Federazione Sindacati Autonomi dei Trasporti:

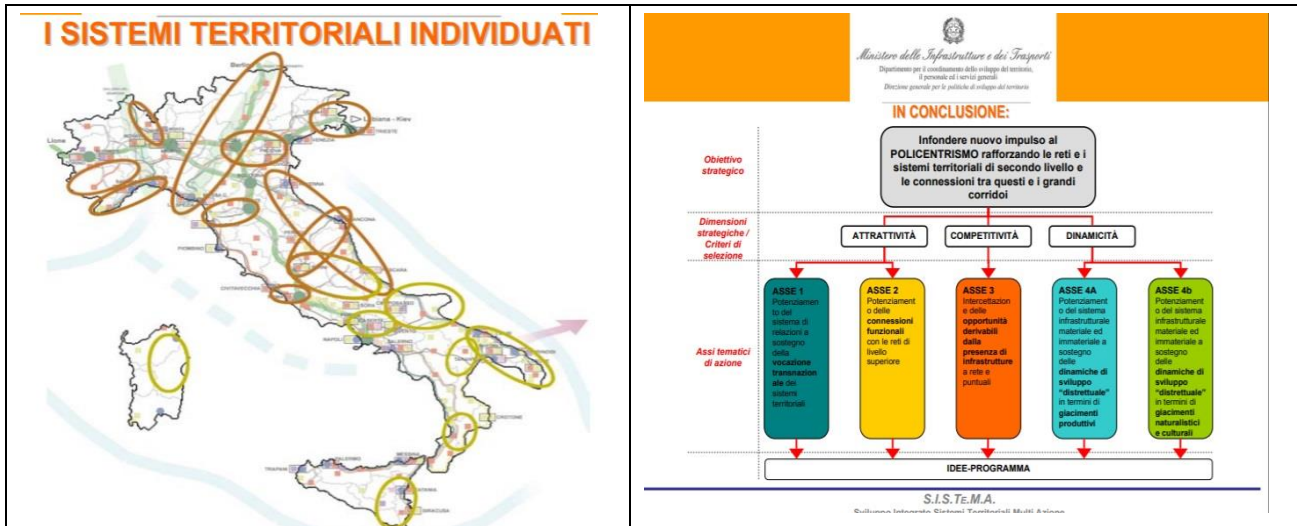
- a) **auspicano** che il PNRR e il DSMF in titolo, con la successiva adozione dei nuovi Contratti di programma che regolano il rapporto di concessione a Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per lo sviluppo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, consentano la realizzazione dei due obiettivi sopra evidenziati attraverso gli interventi contemplati nel PNRR. Quanto detto anche 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) **segnalano**, 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 maggiore celerità nella realizzazione e, quindi, nella spesa degli investimenti già finanziati pari a 109 Mld € di cui, nel DSMF, risultano spesi 33 Mld € dando priorità alle opere previste nel ciclo di programmazione 2014-2020 in scadenza, scongiurando i potenziali rischi di riduzione di risorse e non esecuzione di opere essenziali;
- c) **rilevano 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 finora previsti.
- d) **pongono** 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 contrastare lo spopolamento e la vulnerabilità sociale, sostenendo lo sviluppo territoriale e l'omogenea qualità della vita, di assumere anche nel Documento strategico la correlazione tra assetti infrastrutturali, di rete e puntuali, e quelli territoriali soprattutto nel Mezzogiorno, valutando 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, se attualizzati, possono rappresentare anche oggi l'occasione per infondere nuovo impulso

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

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*) per contribuire ai due macro obiettivi in precedenza richiamati soprattutto nelle aree del Meridione e quelle interne e periferiche, in quanto le città metropolitane sono già oggetto di rilevante attenzione.



Tutto ciò fa emergere l'urgenza di prevedere, con apposite indicazioni dei policy makers, priorità progettuali ed esecutive 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.

4 HUB MULTIMODALE: esempio territoriale

Inoltre la CONFESAL e sua Federazione dei Trasporti, ritenuti condivisibili e prioritari gli obiettivi di:

- raddoppiare il traffico merci ferroviario;
- dare priorità alla realizzazione ai corridoi europei TEN-T che attraversano il nostro Paese;
- conseguire una concreta riduzione dei divari territoriali;
- riequilibrare l'accessibilità ferroviaria e dell'integrazione modale, in un'ottica di maggiore sostenibilità sociale ed economica;

hanno declinato tale visione strategica con un'osservazione concreta tra gli interventi previsti sia dal PNRR che da altri strumenti di programmazione (UE come il CEF 2021-2027) e quelli indicati del Governo italiano ad esempio negli allegati del MIT/MIMS ai DEF nonché nel Documento Strategico per la Mobilità Ferroviaria, per passeggeri e merci.

In tale Documento, in discussione anche in Conferenza unificata Stato-Regioni oltre che in Parlamento, risultano evidenti discrasie segnalate nelle memorie presentate per il non puntuale riscontro tra visione strategica e programmazione prevista con coerenti interventi di integrazione tra reti e infrastrutture puntuali per il raggiungimento degli obiettivi richiamati.

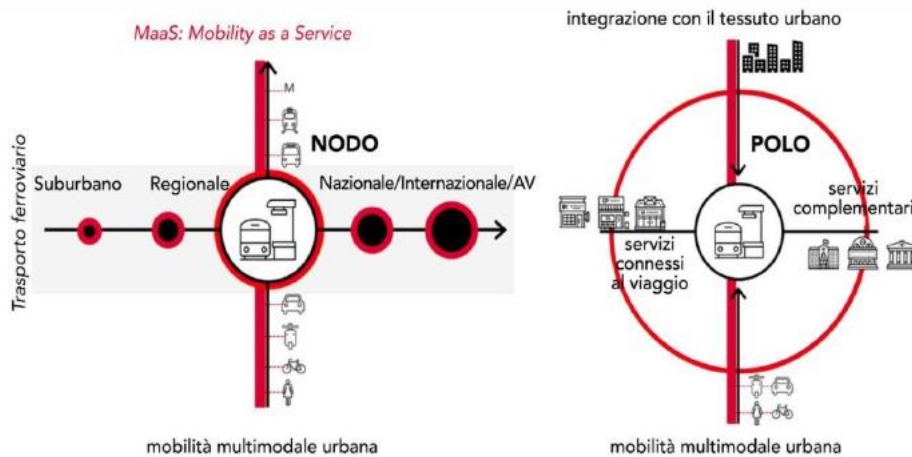
È stato preso a riferimento un nodo urbano e un sistema integrato di infrastrutture puntuali e di reti, per la gran parte già esistenti, proprio nella Dorsale Adriatica in Capitanata. In tale ambito territoriale gli Enti Locali, Comune e Provincia di Foggia, hanno programmato e definito atti amministrativi (*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 degli allegati MIT/MIMS degli ultimi ai Documenti di economia e Finanza, per la realizzazione con due interventi integrativi e i correlati interventi di sistema (*uno puntuale già finanziato ma non realizzato e uno di rete, collegamento ferroviario di 3,5 km circa da finanziare*) un hub multimodale, per passeggeri e merci, a servizio di un'area vasta interregionale e di una ZES ponendo a sistema le infrastrutture esistenti per supportare lo sviluppo territoriale e produttivo e il miglioramento della qualità di vita, nonché utile al contrasto allo spopolamento delle Aree interne contigue.



In tale direzione e per la medesima area territoriale di riferimento anche altri soggetti presenti nel territorio hanno promosso una loro convergente visione progettuale di integrazione modale, ad esempio con il progetto “VolaFreccia”.

La cd. “messa a terra” degli indirizzi strategici contenuti nel DSMF e rappresentati in Figura III.3.10 in tale contesto territoriale è stata qui effettuata per l’ulteriore e qualificante motivazione che il territorio della provincia di Foggia risulta essere l’unico nodo trasportistico, delle regioni centromeridionali adriatiche, grazie all’azione del Governo in ambito UE, ad essere crocevia di due corridoi multimodali TEN-T con l’estensione del corridoio Baltico Adriatico da Ancona fino a Foggia dove interseca quello Scandinavo-Mediterraneo.

FIGURA III.3.10: STAZIONE COME POLO/NODO INTERMODALE



La nostra analisi, partendo dal rilievo che il contesto provinciale foggiano risulta caratterizzato dai seguenti elementi:

- una buona dotazione di infrastrutture puntali (stazioni, aeroporto, porti: industriale, commerciali e turistici, piattaforma logistica e nodo intermodale) e di reti, ferroviarie e stradali a livello TEN-T, di 1° e 2° livello SNIT nazionale, interregionali e locali;
- sono in via di programmazione/realizzazione una serie investimenti su varie modalità, reti e opere puntuali, alcuni addirittura anche commissariati;

ha evidenziato che 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. Infatti con pochi e mirati interventi, di cui alcuni già finanziati da anni ma non realizzati come la stazione AV Foggia-Cervaro, unitamente ai modesti interventi di sistema correlati si attuerebbe l’integrazione tra reti e opere puntuali. **Per tale motivo questo intervento, previsto già nel 2017 dal FSC 2014-2020, andrebbe inserito nel 3° decreto delle opere da commissariare.**

L’hub multimodale infatti, oltre ad essere previsto da MIMS e da RFI spa nel DSMF, 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), che scontano anch’esse un rilevante gap di accessibilità e coesione territoriale, l’accesso al trasporto marittimo con il porto alti fondali di Manfredonia che è l’unico, nell’ambito della locale ZES interregionale al servizio del Molise e della Puglia settentrionale, mentre 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 il nodo urbano/polo trasportistico di Foggia.

Pertanto la CONFESAL e la FAST con riferimento significativo alle osservazioni, tratte da documenti elaborati e presentati nelle iniziative riportate in premessa, pongono all’attenzione del Tavolo permanente e del MIMS in particolare, sulla scorta di quanto richiesto lo scorso 10.03 u.s., le seguenti segnalazioni per la realizzazione, in tempi brevi e con modesti impegni economici se rapportati ad altri similari interventi, dell’hub multimodale:

STAZIONE AV FOGGIA-CERVARO

1. commissariamento dell'opera già finanziata, inserendola nel 3° decreto delle opere da commissariare, al pari di altre opere già inserite e che si trovano sulla stessa linea AV/AC Roma/Napoli-Foggia-Bari, superando così i ritardi rilevanti, riscontrabili nei cronoprogrammi, nella realizzazione e contribuendo al completamento dell'Hub multimodale.

Vantaggi attesi: 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 simili, 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 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'elettrificazione della Potenza-Foggia e della variante di san Nicola di Melfi;

AEROPORTO GINO LISA

2. mancata inclusione 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 tra quelli di rilevanza nazionale pur in presenza di 7 nuove strutture che non sono inserite in rete Comprehensive al contrario di quello foggiano...;
3. 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 su linea AV/AC, in territorio urbano ma non antropizzato, nonostante sia stata allungata la pista e con la struttura aeroportuale già pronta, ed inserita dal 1996 nella rete TEN-T 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 segnalazioni evidenziate nei due punti precedenti per lo scalo aereo di Foggia vengono enfatizzate dalle seguenti considerazioni:
 - a) è funzionale alla realizzazione di un Hub intermodale, con il solo investimento del collegamento ferroviario di circa 3,5 km;
 - b) lo scalo risulta essere collocato nel nodo/polo urbano di Foggia unico crocevia di 2 Corridoi multimodali TEN-T su Dorsale Adriatica;
 - c) lo scalo è incluso dal 1996 in rete TEN-T Comprehensive;
 - d) da qualche mese è stato completato l'allungamento della pista;
 - e) lo scalo possiede una *catchment area* commerciale ed anche turistica multisettoriale;
 - f) è collocato a una distanza molto rilevante 120, 160 e 180 km rispetto ad altri aeroporti, di gran lunga superiore alla distanza degli altri aeroporti inclusi in DSMF a quelli prossimi;
 - g) risulta essere raggiungibile, con gli esistenti collegamenti stradali e ferroviari, da due aree regionali, Molise e Basilicata, entrambe senza aeroporti;

PORTO ALTI FONDALI DI MANFREDONIA (FG)

5. mancato riscontro del raccordo ferroviario già esistente alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale del porto alti fondali di Manfredonia e dell'attigua area retroportuale nella Figura II.2.8 a pag. 28 del DSMF, unitamente agli altri due porti esistenti: commerciale e turistico, attraverso lo scalo ferroviario di Frattarolo, dotato di fascio binari e punto di incrocio con la linea ferroviaria Foggia-Manfredonia, non elettrificata, al nodo multimodale di Foggia crocevia ai due corridoi TEN-T;
6. errata classificazione del porto alti fondali come off TEN-T...;
7. mancata previsione dell'elettrificazione linea FG_MF 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;

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 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 la piattaforma logistica di Foggia Incoronata (questa inclusa a pagina18 DSMF);
 - e) contribuisce alla costituzione dell'hub multimodale a Foggia per la parte merci e logistica;

5 PERCHE' L'INSERIMENTO NEL DSMF

L'Atto di Governo n. 352 "Documento Strategico Mobilità Ferroviaria" 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 CONFESAL unitamente a FAST, sulla scorta di questa precisa indicazione temporale e in base alle scelte effettuate dalla Commissione UE di estendere il Corridoio Baltico Adriatico da Ancona fino a Foggia sostenuta dalla previsione dell'attuale Governo di stanziare 5 miliardi di euro per il potenziamento della dorsale adriatica, ritengono di dover segnalare con spirito collaborativo quanto segue al Coordinatore on. Prof. Tiziano Treu, che sappiamo essere stato, nel suo pregevole percorso di esperienza politica anche un ottimo ministro dei trasporti partecipando in tale ruolo anche ad un convegno il 12 luglio del 1999 proprio a Foggia sull'importanza del sistema delle infrastrutture e dei trasporti, al sig. Ministro Giovannini del MIMS e agli altri Componenti il Tavolo permanente, in relazioni alle precedenti osservazioni anche le correlate e seguenti:

6 PROPOSTE DI INTEGRAZIONI AL DSMF

- 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 nodo meridionale urbano sulla dorsale**

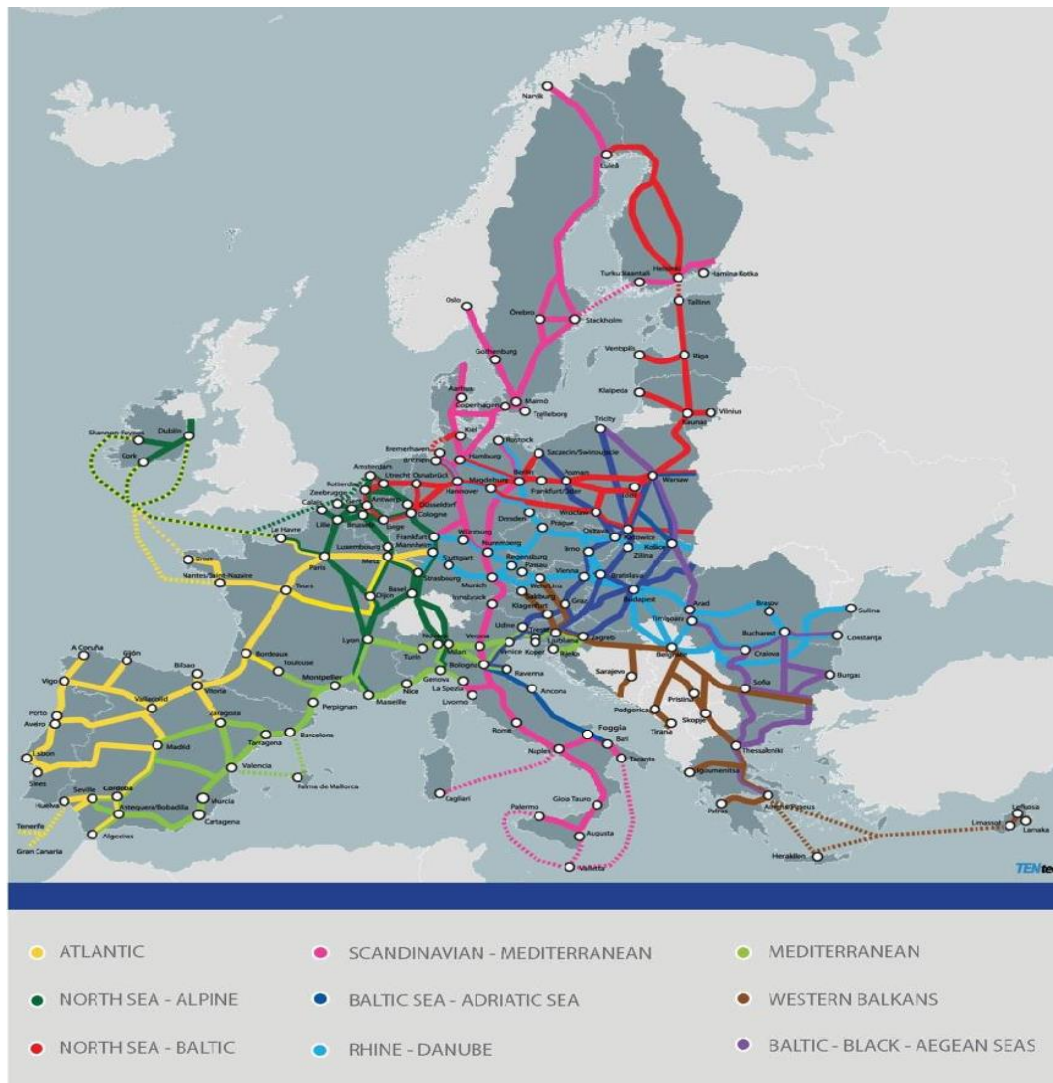
adriatica crocevia di due Corridoi TEN-T, per prolungarsi fino a quello* prima delle parole “di Bari”

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, 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;

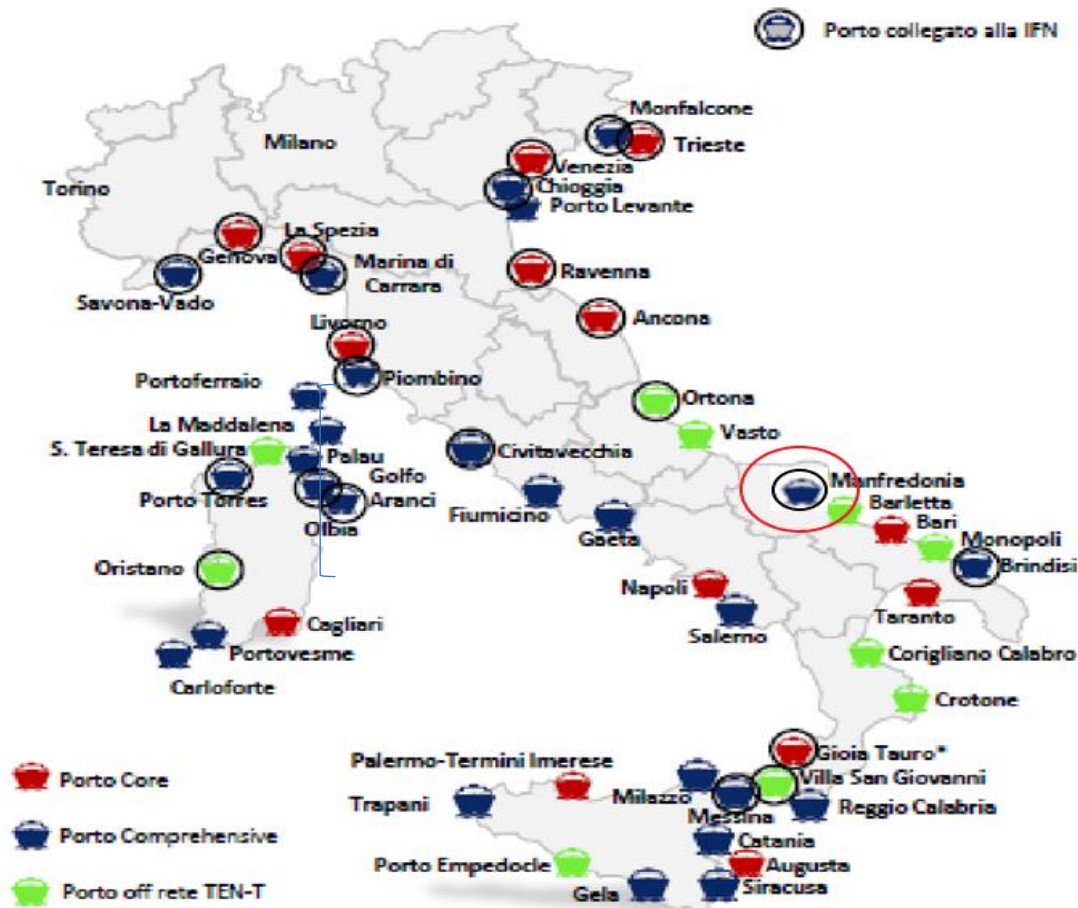
La tabella risulta essere così modificata:

TABELLA II.2.1: CRITERI PER L’INDIVIDUAZIONE DELLA RETE SNIT		
PUNTUALI	Porti	16 Autorità di Sistema Portuale, che includono i 58 Porti di rilevanza nazionale individuati dal D.Lgs. 169/2016
	Aeroporti	<i>16 aeroporti strategici, già nodi della rete TEN-T Core</i> <i>Restanti 232 infrastrutture di rilevanza nazionale identificate nel Piano Nazionale Aeroporti</i>

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 essere 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, ~~pr~~ 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 ~~38~~ strutture aeroportuali, di cui 16 appartenenti alla rete di 1° livello.

- 7) **alla pagina 29** modificare l'immagine nella TABELLA II.2.3. DEFINIZIONE

16.03.2022 Centro studi Confasal-Fast Responsabile dott. Pasquale Cataneo

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	AEROPORT I
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, Crotone, 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 stakeholders*	Altri canali**
Abruzzo	Roma - Pescara (tratte: Roma - Tagliacozzo, Avezzano-Sulmona, Scafa-Pratola Peligna)			X
Abruzzo	Collegamento L'Aquila - Tagliacozzo			X
Basilicata/Puglia	Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto: Ulteriore lotto velocizzazione			X
Basilicata	Prolungamento Ferrandina - Matera verso la Puglia	X		
Foggia	Elettrificazione linea Catanzaro Lido - Melito Porto Salvo		X	X
Calabria	Confronto tra itinerario Tirrenico-Ionico via Sibari e via Catanzaro Lido	X		
Campania	Ripristino completamente Aversa - Santa Maria Capua Vetere e predisposizione della tratta Capua - Caserta	X		
Emilia Romagna	Potenziamento linee Romagna		X	
Emilia Romagna	Interventi potenziamento della tratta Rimini - Ravenna		X	
Emilia Romagna	Elettrificazione Granarolo - Lugo - Lavezzola	X		
Emilia Romagna	Collegamento Cento - Rete Ferroviaria	X		
Emilia Romagna	Bretella Dinazzano - Marzaglia	X		
Marche/Abruzzo	Linea AV/AC Bologna-Lecce			X
Foligno/Puglia				
Emilia Romagna	Linea AC/AV Bologna - Padova	X		
Emilia Romagna				
Oscana/Liguria	Raddoppio Pontremolese			X
Liguria	Variante Sestri Ponente per Nuovo Stabilimento Cantieristica Navale		X	X
Az. Umbria/Marche	Miglioramento dei collegamenti tra i capoluoghi dell'Italia centrale compresi nel cratere sismico e Roma			X
Abruzzo				
Lombardia	Quadruplicamento Voghera - Pavia			X
Lombardia	Raddoppio Montello - Rivato		X	
Lombardia	Scavalco PM Adda (Revisione Soluzione Progettuale)			X
Lombardia	Elettrificazione Monza - Molteno	X		
Lombardia	Velocizzazione Milano - Chiasso	X		
Lombardia	Elettrificazione e potenziamento Brescia - Parma	X		
Emilia Romagna				
Marche/Umbria	Raddoppio Foligno-Fabriano			X
Marche	Collegamento tra il Porto di Ancona e l'Aeroporto	X		
Marche	Ferrovia dei 2 Mari - Tratta Antrudoco - Ascoli Piceno	X		
Lombardia	Riattivazione Pinerolo - Torro Pelice con potenziamento	X		
Lombardia	Riattivazione Novara - Varallo	X		
Foggia	Upgrade linea Bari - Taranto: Velocizzazione per adeguare la linea a 200 km/h (Tecnologie ed Infrastruttura)			X
Foggia	Collegamento tra il Porto di Taranto e l'Aeroporto	X		
Sardegna	Elettrificazione Dorsale Sarda	X		
Sardegna	Collegamento Nuoro - Olbia	X		
Sicilia	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2ª macrofase			X
Sicilia	Nuova linea Ragusa - Vizzini			X
Sicilia	Nuova linea Caltagirone - Enna			X
Sicilia	Nuova linea Porto Empedocle - Castelvetrano	X		
Sicilia	Collegamento veloce Siracusa - Ragusa	X		
Sicilia	Velocizzazione/Elettrificazione Ragusa/Agrigento - Caltanissetta	X		
Oscana	Completamento Raddoppio Siena - Empoli	X		
Oscana	Completamento Raddoppio Lucca - Pistoia	X		
Oscana	Raddoppio Lucca - Viareggio	X		
Trentino Alto Adige	Circonvallazione di Rovereto			X
Lombardia	Bretella di collegamento Borghetto di Tuoro - Castiglione del Lago	X		
Lombardia	Collegamento di Perugia e Terni alla rete Alta Velocità	X		
Lombardia/Toscana	Raddoppio Foligno - Terontola	X		
Lombardia	Elettrificazione e potenziamento Vicenza-Schio		X	
Lombardia	Elettrificazione e potenziamento Legnago-Rovigo	X		
Lombardia	Elettrificazione e potenziamento Isola della Scala - Cerea	X		
Lombardia	Collegamento ferroviario Lago di Garda - Aeroporto di Verona	X		
Lombardia	Collegamento ferroviario Piove di Sacco - Chioggia	X		
Lombardia	Collegamento Feltre - Primolano	X		
Lombardia	Collegamento ferroviario dell'aeroporto Canova di Treviso con la tratta Mestre - Treviso	X		
Puglia	Collegamento ferroviario dell'aeroporto Gino Lisa di Foggia alla rete AV/AC NA-BA	X		
Foggia	Elettrificazione e potenziamento Foggia-Manfredonia incluso diramazione Porto Ahti Fontali di Manfredonia	X		

* Processo di approvazione degli aggiornamenti annuali del Contratto di Programma ai sensi dell'art.15 comma 2 del Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, Tavolo tecnico di ascolto ai sensi del paragrafo 2.6 (ex 3.8) del Prospetto Informativo Rete 2022, Specifici protocolli d'intesa e accordi con EE.LL e Terzi.

** Esigenze 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 FATTIBILITA' DEGLI STUDI DI INTERVENTI GIA' 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 2^ 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-Mantredonia incluso diramazione Porto A. Fondali Mantredonia			
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

16.03.2022 Centro studi Confisal-Fast Responsabile dott. Pasquale Cataneo

“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 124 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 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 CONFSAL e la FAST grazie anche al lavoro del centro studi, ha prospettato numerose istanze e proposte che, attraverso il dialogo e il confronto con gli interlocutori istituzionali e datoriali, sono state finora adottate e recepite.

Con la presente memoria abbiamo cercato di esplicitare, nella visione lungimirante del Tavolo permanente e in linea con le precise richieste poste dal Coordinatore on. prof. Treu e dal sig. Ministro Giovannini, la necessità di approfondire l'andamento del PNRR attraverso osservazioni scritte anche sull'atto del Governo n° 352 "*Documento Strategico Mobilità Ferroviaria*".

In particolare sono stati affrontati i temi del potenziamento infrastrutturale e l'incremento degli investimenti a favore delle regioni a minore accessibilità trasportistica, Mezzogiorno e aree interne in primis, per la qualità della vita, riequilibrio trend negativo saldo pagamenti nel trasporto mercantile, passando per il commissariamento di opere, finanziate e utili, per la realizzazione di Hub multimodali e il completamento e elettrificazione dell'ultimo miglio per connessione di porti e aeroporti nella TEN-T Core e Comprehensive con la rete ferroviaria SNIT.

Ciò in linea anche con altre proposte avanzate da CONFSAL e FAST nel 2020/21 per: la digitalizzazione della catena logistica, la revisione del codice degli appalti, il potenziamento delle stazioni appaltanti ed altri settori. Circa il 57% di tali documentate proposte hanno trovato recepimento nel PNRR, 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, l'aggregazione di operatori multimodali (MTO) nel settore del trasporto soprattutto merci con 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 la costituzione di organi di coordinamento presso il MIMS, per l'ultimo miglio urbano e per la pianificazione urbanistica degli insediamenti produttivi territoriali; anche l'auspicata ripresa del progetto S.I.S.Te.M.A. può rappresentare 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 in quanto le città metropolitane sono già oggetto di rilevante attenzione.

Con questo lavoro cerchiamo quindi sia di contribuire fattivamente al dibattito del Tavolo, sia a condividere riflessioni puntuali e, non ultima per importanza, l'opportunità di presentare proposte motivate e documentate nel solco degli indirizzi e degli obiettivi di programmazione UE e nazionali, come in questo caso, che auspichiamo siano accolte sia nel DSMF che nell'allegato MIMS al DEF 2022.

Ben consci che i problemi strutturali del sistema trasportistico e delle reti infrastrutturali nazionali non sono di facile soluzione in quanto solo frutto di progettualità e lavoro costante, con questa memoria sottoponiamo al vaglio dei policy makers per la riduzione dei divari territoriali, obiettivo previsto dal Next Generation EU e dal PNRR, esempi concreti di "messa a terra" progettuale.

A tal riguardo come Confsal, con le sue due federazioni Fast (Trasporti e Logistica) e ConfsalEdili (infrastrutture e costruzioni), segnaliamo al sig. Ministro Giovannini di valutare l'inclusione della maggiore e più rappresentativa Confederazione sindacale autonoma nella Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Grazie per l'attenzione dedicata.