

Prot. 23/00/SG
Roma, 29/06/2023

Senato della Repubblica
Alla c.a. Segreteria della 8^a Commissione
Ambiente-Transizione ecologica-Energia
Lavori pubblici- Comunicazioni
Innovazione tecnologica
E-mail: commissione8@senato.it

Oggetto: Memoria Audizione Doc. CXCIX, n. 1, recante «Contratti di programma stipulati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il periodo regolatorio 2022-2026 - parte servizi e parte investimenti» (n. 111).

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 2021, sempre a Roma presso la Camera di commercio, è stato organizzato l'evento "**Ad un anno da...Un'Italia velocemente connessa**"⁴ seguito lo scorso 12 gennaio 2023, ancora nella Camera di Commercio capitolina la presentazione del "**2° rapporto di avanzamento di Italia Velocemente Connessa**".

Siamo stati auditi lo scorso 08.03.2023 dalla IX^a Commissione Trasporti della Camera dei Deputati in merito allo stesso affare con Vs. n. 111 pari oggetto e documento.

Abbiamo effettuato il resoconto delle proposte da noi presentate, con monitoraggio del recepimento negli atti legislativi, normativi e progettuali, nei due anni precedenti, per la trasformazione del settore dei trasporti e della logistica quale volano della ripartenza economica

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/>

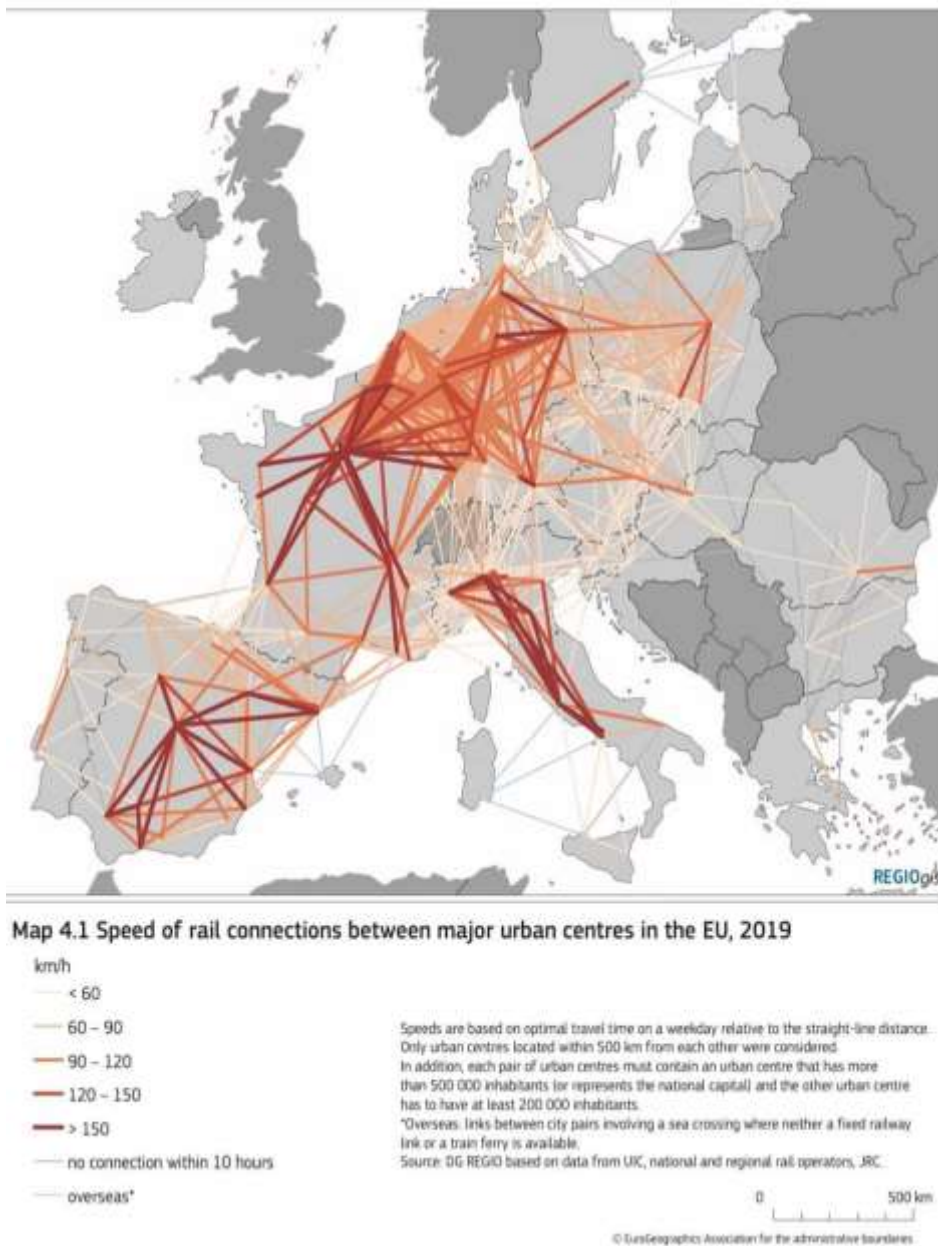
e sociale del Paese post pandemia, grazie alle risorse del PNRR e delle altre programmazioni.

1. LE CONSIDERAZIONI GENERALI SUL CdP 2022-2026

Abbiamo preso atto dei contenuti del Contratto in oggetto sia parte servizi che investimenti.

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.

Inoltre si pone anche altri obiettivi come 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.



Infatti il precedente Governo ha sostenuto come obiettivo prioritario anche la realizzazione e il completamento dei Corridoi TEN-T, che era tra le prime proposte indicate nelle proposte rilanciate da Fast-Confesal, addirittura prima del protocollo di fine ottobre 2020 delle quattro regioni centro-meridionali adriatiche, cioè l'estensione del corridoio Baltico-Adriatico nell'ambito di revisione della rete TEN-T.

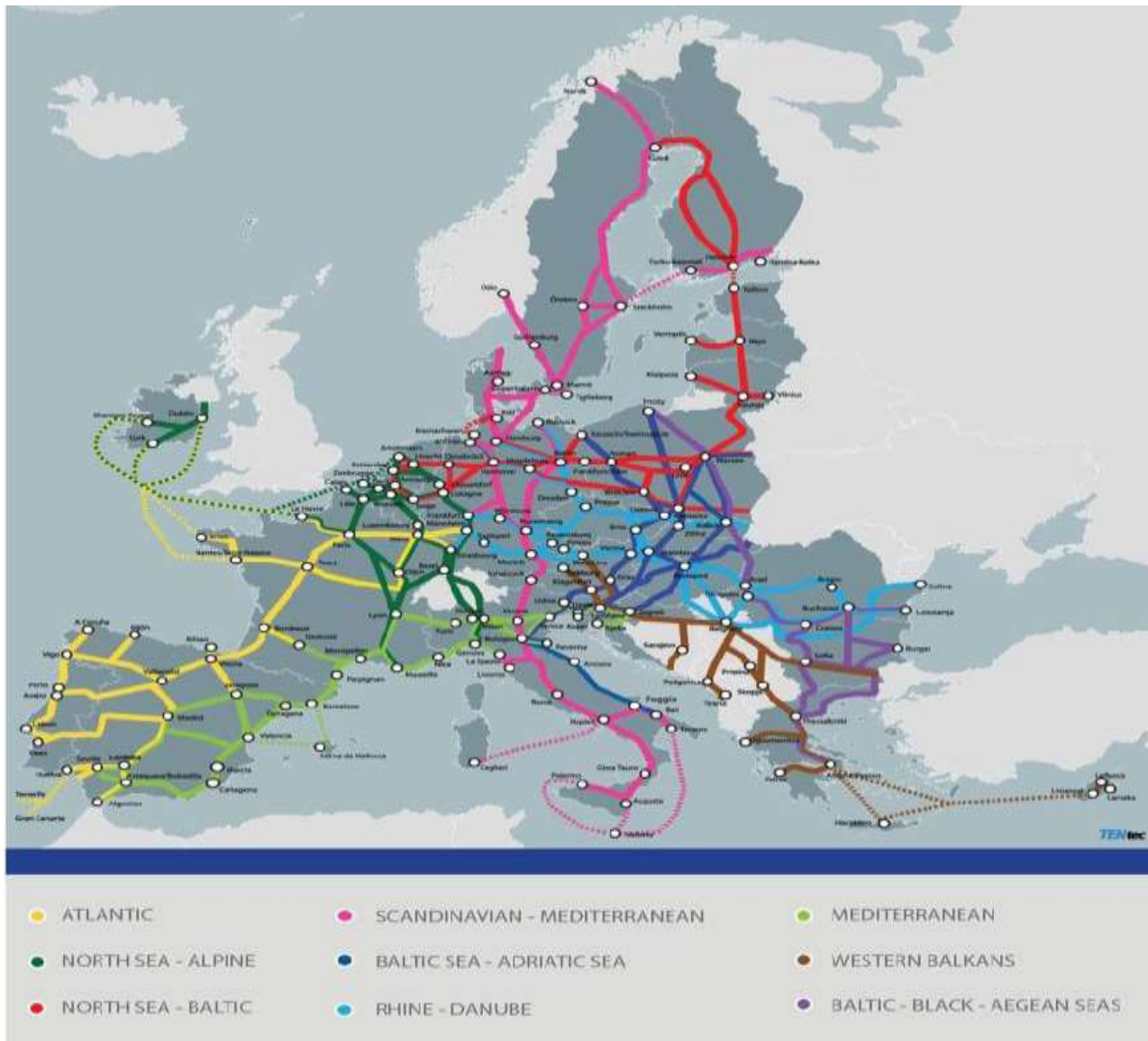
Quanto sopra in base alle evidenti penalizzazioni nello sviluppo delle traiettorie e dei servizi di trasporto nazionali e internazionali, come si può rilevare nella foto accanto.

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

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/>

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.



A motivare questa necessaria azione di riequilibrio sulla dorsale adriatica, oltre ai presidenti delle quattro regioni centromeridionali adriatiche vi fu anche lo stesso Responsabile del ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che affermò in merito, nella stessa data del penultimo 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

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 sia nel nostro documento “Ad un anno da... Un’Italia velocemente connessa” che nel più recente “2° Rapporto di avanzamento di Italia Velocemente Connessa” di gennaio 2023, il nostro Paese ha ulteriormente peggiorato nel 2021 il trend di deficit dei trasporti mercantili nella bilancia dei pagamenti dell’Italia (circa - 11MLD€, da - 6,6MLD€ nel 2020 come indicato nella seguente figura Tavola 12).

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.

Tavola 12

Bilancia dei trasporti mercantili											
(milioni di euro, valori percentuali ove indicato)											
Flussi	Modo di trasporto	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Crediti	Nave	4.006	3.757	3.598	4.055	3.912	4.510	4.241	4.525	3.761	4.143
	di cui: estero su estero	2.468	2.518	2.132	2.346	2.030	2.705	2.502	2.802	2.146	2.348
	Aereo	281	52	299	286	287	352	376	319	346	439
	Strada	2.502	2.526	2.889	3.034	3.051	2.974	3.092	3.089	2.718	3.490
	Ferrovia	29	26	28	30	30	30	30	34	38	38
	Condotte	6	6	10	11	12	12	15	15	8	8
	Totale	6.823	6.367	6.825	7.417	7.293	7.878	7.754	7.981	6.871	8.117
Debiti	Nave	5.626	4.884	5.274	5.956	5.600	6.143	5.878	5.884	5.598	9.909
	Aereo	646	566	864	817	753	906	960	884	1.437	1.554
	Strada	4.775	4.655	5.262	5.423	6.061	6.215	6.305	6.300	5.748	6.972
	Ferrovia	289	309	378	372	380	404	399	384	343	336
	Condotte	533	588	574	587	563	543	308	443	298	251
	Totale	11.868	11.002	12.351	13.154	13.356	14.212	13.850	13.895	13.425	19.021
Saldi	Nave	-1.620	-1.127	-1.676	-1.901	-1.688	-1.633	-1.637	-1.359	-1.837	-5.766
	Aereo	-365	-513	-565	-531	-466	-554	-584	-565	-1.092	-1.115
	Strada	-2.273	-2.129	-2.373	-2.388	-3.010	-3.241	-3.213	-3.211	-3.030	-3.483
	Ferrovia	-260	-283	-350	-342	-349	-374	-369	-351	-305	-298
	Condotte	-527	-582	-563	-576	-550	-531	-293	-428	-290	-243
	Totale (A)	-5.044	-4.635	-5.526	-5.737	-6.064	-6.333	-6.096	-5.914	-6.554	-10.904
<i>Memo:</i>											
	Saldo complessivo dei servizi di trasporto¹ (B)	-8.223	-7.934	-8.286	-8.363	-8.418	-9.228	-9.518	-9.795	-7.793	-11.883
	<i>A in percentuale di B</i>	61,3	58,4	66,7	68,6	72,0	68,6	64,0	60,4	84,1	91,8
	Saldo di conto corrente	-3.746	17.963	30.859	23.761	44.175	44.923	44.760	57.867	62.107	43.371

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

Questo è, pertanto, un ambito in cui come FAST e CONFESAL riteniamo di dover segnalare alla Commissione che risulta essere indispensabile dover assumere una visione strategica, dal punto di vista politico, indirizzata a rivedere questo trend fortemente negativo dal punto di vista economico e occupazionale come sistema Paese.

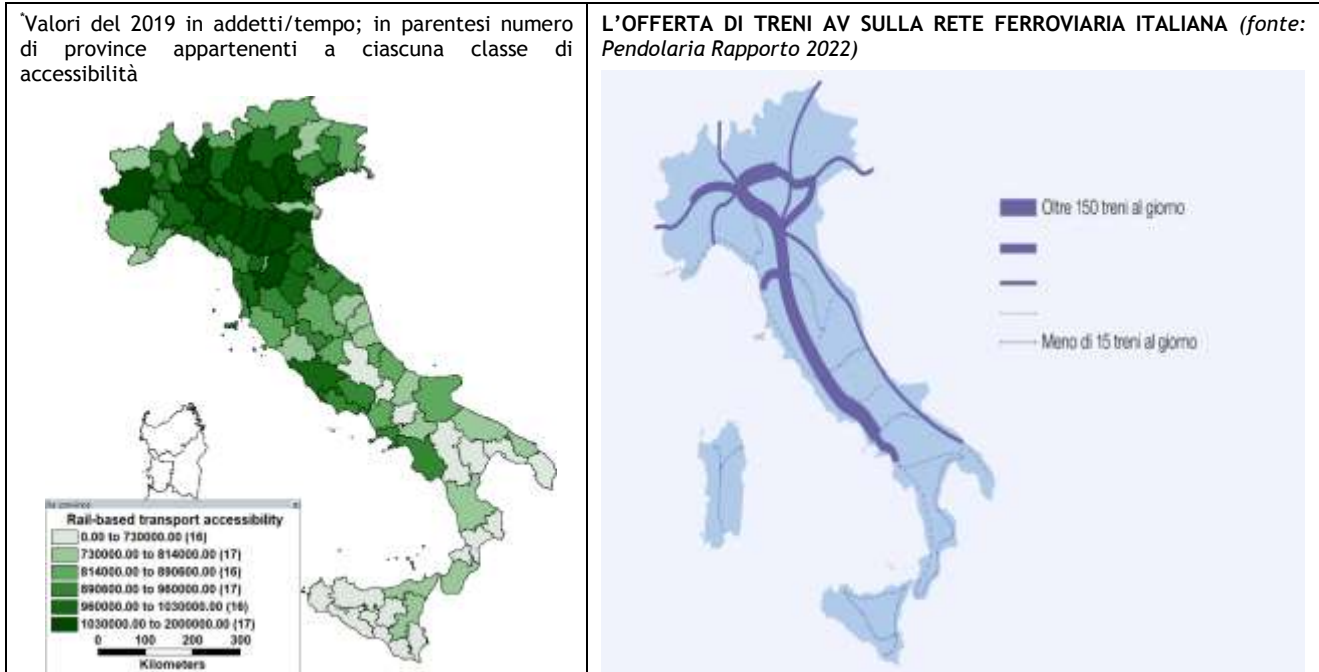
Stabilito che il Contratto in esame è connesso agli indirizzi del Documento Strategico Mobilità Ferroviaria (DSMF) che a sua volta, insieme al PNRR, viene indirizzato a prevedere interventi infrastrutturali e prioritari, in particolare, con uno dei tre obiettivi fondamentali del Next Generation EU:

1. la riduzione dei divari territoriali;

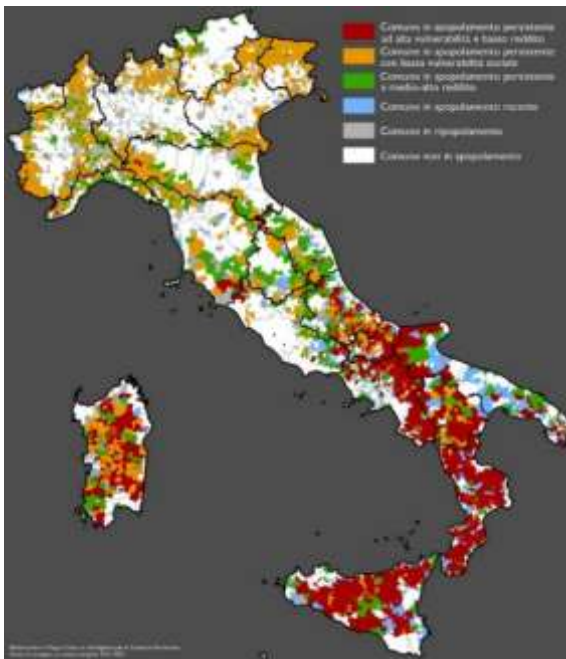
⁷ https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/2022-indagine-trasporti-internazionali/statistiche_ITM_08062022.pdf

ciò pone in risalto anche la necessità di riequilibrare l'accessibilità al trasporto ferroviario sia sui servizi di alta velocità che per quelli di trasporto Intercity, interregionale, regionale e locale per i passeggeri, unitamente all'accesso e la connessione di ultimo miglio a Porti, Aeroporti, Terminali e Piattaforme logistiche per il trasporto delle merci.

A tal riguardo si riportano di seguito due figure, di cui la prima sull'accessibilità è tratta dal Documento Strategico Mobilità Ferroviaria.



Infatti come sottolineato a pag. 50 del DSMF in Figura II.3.20 (foto a sx), con particolare riferimento all'alta velocità (come emerge nella foto⁸ a dx e già mostrato in altra immagine a pag. 2), necessita migliorare sia le opere puntuali e le reti che i servizi ferroviari 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 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. Ciò in applicazione di una ripartizione

delle risorse secondo criteri prioritari, correlati con una funzione inversamente proporzionale al PIL procapite, direttamente proporzionale alla popolazione e al tasso di disoccupazione del

⁸ <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Rapporto-Pendolaria-2022.pdf>

periodo 2014-2020.

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.

3 OSSERVAZIONI E SUGGERIMENTI

La FAST-CONFSAL 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 sul Contratto di programma 2022-2026 - Parte Servizi e Parte Investimenti tra MIT e RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Come puntualmente già riportato nella nostra audizione presso la IX^a Commissione della Camera dei Deputati, questo è il primo Contratto di programma cui si applica il nuovo iter procedurale introdotto dall'articolo 5 del decreto-legge n. 152 del 2021 caratterizzato, rispetto al passato, dal fatto che al Parlamento non è più trasmesso lo schema di Contratto di programma, ai fini dell'espressione di un parere prima della sua sottoscrizione definitiva, bensì il Contratto di programma definitivo, già sottoscritto.

Nel dossier del servizio studi della CdD si precisa che, in questo nuovo Contratto di programma, in attuazione della Missione 3: "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" del PNRR e in linea con gli indirizzi generali stabiliti nel Documento Strategico di Mobilità Ferroviaria, particolare attenzione è riservata al tema della sostenibilità ambientale e, in generale, all'obiettivo di conseguire una maggiore efficienza nel servizio di trasporto ferroviario, al fine di disincentivare il ricorso ai mezzi di trasporto privato e maggiormente inquinanti ed ottenere, così, la transizione dalla gomma al ferro (c.d. "cura del ferro").

Si sottolinea che l'aumento della domanda di trasporto ferroviario consente di ridurre sia l'entità del trasporto stradale, decongestionando il traffico nelle aree urbane, metropolitane e nelle principali direttrici di comunicazione nazionale, sia le "esternalità negative" (inquinamento, ricadute sociali e sanitarie dei sinistri, ecc.) connesse alle attività di trasporto.

Come Organizzazione sindacale non ci è sfuggito che il Contratto di programma, **Parte Investimenti, è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e al suo adeguamento agli obblighi di legge**, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria, mentre **la Parte Servizi disciplina le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, nonché le attività di Safety, Security e Navigazione**.

Anche per tali motivi abbiamo effettuato una ricognizione del documento in oggetto tenendo conto che è vigente **la Clausola 34% investimenti ordinari al Mezzogiorno, introdotta in sede di conversione del decreto-legge n. 243/2016 e s.m.i nella legge n. 18/2017**, per cui le Amministrazioni centrali dello Stato e, per l'estensione al settore pubblico allargato, anche a società della holding Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) SpA, che è un'impresa pubblica in forma di società per azioni, qualificabile quale organismo di diritto pubblico (100% proprietà del Ministero dell'Economia e delle Finanze).

A sua volta l'holding FSI, detiene il 100% di RFI SpA, azienda pubblica partecipata, quindi come per ANAS entrambe debbono destinare alle regioni del Mezzogiorno almeno il 34% delle risorse ordinarie in conto capitale, proporzionale dunque alla quota percentuale della popolazione di riferimento. Ciò pare non si avvenuto, in tale ambito, da parte di Trenitalia⁹ (Senato Atto di Sindacato Ispettivo n. 4-00459).

A tal riguardo nella nostra analisi abbiamo tenuto conto degli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale, con particolare riferimento alla Legge di

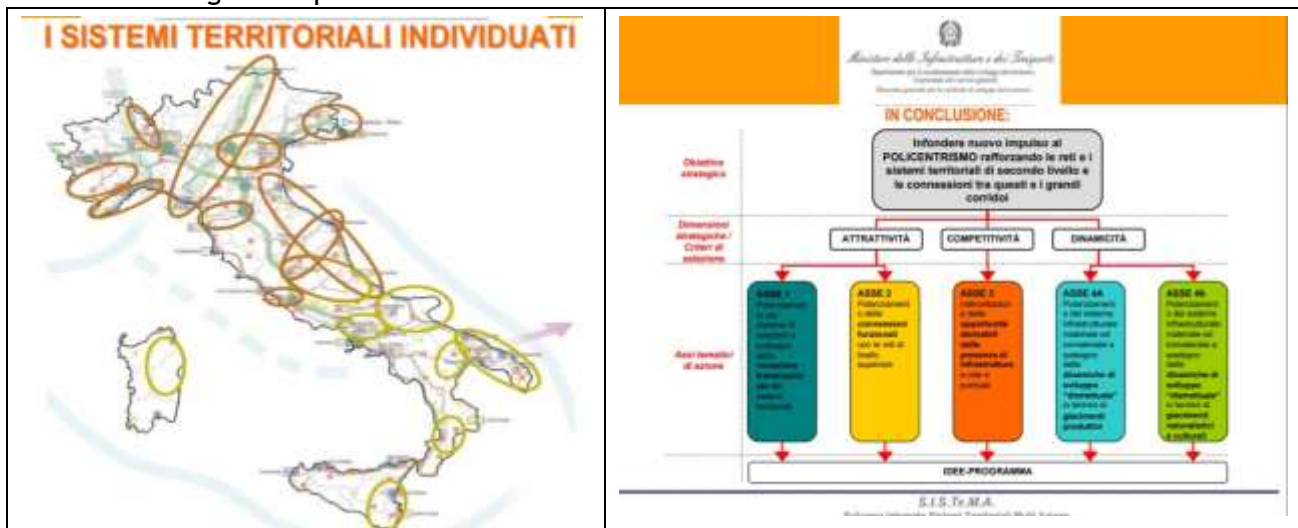
⁹ <https://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/showText?tipodoc=Sindisp&leg=19&id=1376285>

29.06.2023 Centro studi Fast Confsal Responsabile dott. Pasquale Cataneo

bilancio per il 2019 ([legge n. 145/2018](#)) e La Legge di bilancio per il 2020 ([legge n. 160/2019](#)) le quali hanno ulteriormente precisato l'ambito di riferimento di tale clausola anche per le risorse dei programmi ordinari di spesa in conto capitale finalizzati alla crescita o al sostegno degli investimenti per i quali non vi siano criteri o indicatori di attribuzione già individuati.

Per tali motivi 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 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 denominato " S.I.S.Te.M.A.¹⁰ - Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione" arenatosi negli anni scorsi.**

In tale visione i Progetti Pilota "Complessità territoriali" e "Aree sottoutilizzate"¹¹, attualizzati, 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 finanziamenti seppur con divari che vedremo in seguito rispetto alle risorse destinate dal Contratto.



Ed è proprio declinando la visione sostenibile e integrata che come Sindacato FAST_CONFESAL poniamo in risalto all'intera Commissione l'urgenza di prevedere, con apposita prescrizione e/o indirizzo, 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, intercity e regionali, 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.**

3.1 Considerazioni generali sull'iter procedurale

Dopo questa fase di analisi dal punto di vista metodologico si fa presente quanto segue:

- 1) risulta non condivisibile la modifica dell'iter procedurale¹², introdotto dall'articolo 5 del decreto-legge n. 152 del 2021 caratterizzato, rispetto al passato, dal fatto che

¹⁰ <https://www.mit.gov.it/progetto/progetto-sistema-sviluppo-integrato-sistemi-territoriali-multi-azione>

¹¹ https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/progetti/2016-02/Progetto_SISTEMA_Sviluppo_Integrato.pdf

¹² <https://temi.camera.it/leg19/dossier/OCD18-17597/contratto-programma-2022-2026-parte-servizi-e-parte-investimenti-mit-e-rfi-rete-ferroviaria-italiana-s-p-13.html>

al Parlamento non è più trasmesso lo schema di Contratto di programma ai fini dell'espressione di un parere prima della sua sottoscrizione definitiva, bensì il Contratto di programma definitivo e, peraltro, già sottoscritto;

- 2) emerge la necessità di un aggiornamento della pianificazione nazionale nel settore dei trasporti e della logistica nella visione integrata anche con reti e piattaforme digitali oltre che di quelle energetiche.

3.2 Considerazioni CdP MIT-RFI 2022-2026 Parte Servizi

Per quanto concerne la sezione del Contratto relativa alla **Parte Servizi** che disciplina le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, nonché le attività di Safety, Security e Navigazione si fa presente quanto segue:

- 1) risulta ancor più rafforzato il concetto di mancata condivisione metodologica anche in riferimento al coinvolgimento solo postumo delle Organizzazioni sindacali con particolare riferimento al ruolo e all'azione che è stata svolta e, continua ad esserlo, in particolare per quanto concerne le attività di Safety pre, durante e post Covid;
- 2) si segnala l'esiguità delle cd. finestre manutentive;
- 3) si ritiene, invece, essenziale il rafforzamento previsto in termini di **Security**, anche sulla scorta del fenomeno **aggressioni al personale e in ambito stazioni**, ma anche **sul versante della cd. Cybersecurity**, al fine di tutelare maggiormente il personale e gli utenti unitamente alla regolarità e la sicurezza dell'esercizio ferroviario, nonché, più complessivamente, la tutela del patrimonio materiale e immateriale.

3.3 Considerazioni CdP MIT-RFI 2022-2026 Parte Investimenti

3.3.1 Introduzione

Passando all'esame della parte Investimenti del Contratto di Programma (CdP-I) 2022-2026 tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. come Organizzazione sindacale puntualizziamo che non ci è sfuggito che il Contratto di programma, è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e al suo adeguamento agli obblighi di legge, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

3.3.1 Clausola 34% Investimenti in conto capitale

Abbiamo effettuato, anche per i motivi suesposti, una ricognizione nella parte investimenti del documento in oggetto, tenendo conto che è vigente la cd. **Clausola 34% investimenti ordinari al Mezzogiorno**, introdotta in sede di conversione del decreto-legge n. 243/2016 e s.m.i nella legge n. 18/2017, per cui le Amministrazioni centrali dello Stato e, per l'estensione al settore pubblico allargato, anche RFI SpA azienda pubblica partecipata al 100% dalla holding Gruppo FSI SpA, a sua volta del 100% del MEF, debba destinare alle regioni del Mezzogiorno almeno il 34% delle risorse ordinarie in conto capitale, proporzionale dunque alla quota percentuale della popolazione di riferimento.

In questo caso, trattandosi di opere di rete e puntuali infrastrutturali sarebbe più adeguata la percentuale del 41% che è pari alla porzione di territorio italiano del Mezzogiorno.

3.3.2 Allegato n. 11 del CdP-I 2022-2026

Con il quadro di riferimento illustrato in precedenza e passando ad evidenziare quanto riportato nell'Allegato 11 del documento in esame, che illustra il contributo dei Contratti di programma allo sviluppo sostenibile, emerge che l'Italia risulta svantaggiata nel confronto con gli

altri Paesi europei nei settori delle infrastrutture di trasporto, idriche e nel contesto urbano e abitativo.

Al contrario, l'indicatore internazionale relativo all'utilizzo della mobilità pubblica, che misura il peso di ferrovie e autobus nell'utilizzo dei mezzi di trasporto da parte dei passeggeri, evidenzia una situazione relativamente favorevole per l'Italia rispetto al contesto europeo, ma la **percezione dei cittadini**, rilevata dai dati statistici nazionali, **esprime un livello di elevata insoddisfazione, cui si aggiunge il divario rilevato tra il Nord e il Sud del Paese.**

Proseguendo nell'esame dell'Allegato 11 emerge che, allo stato, risulta che il **90 per cento del traffico di passeggeri in Italia avviene su strada ed è limitata la quota del traffico ferroviario. Anche per il trasporto merci la quota su rotaia è bassa, inferiore alla media europea (nel 2019 era l'11,9 per cento, contro il 17,6 per cento).**

Con specifico riferimento alle infrastrutture di trasporto, gli indicatori di riferimento individuati per misurare il contributo del settore al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs) sono i seguenti:

- **volumi di passeggeri e merci per modalità di trasporto;**
- **densità della rete ferroviaria in rapporto all'estensione del territorio e alla popolazione;**
- **qualità della dotazione infrastrutturale (% rete AV, % rete a doppio binario e % rete elettrificata sul totale delle reti ferroviarie).**

Il trasporto ferroviario mostra un vantaggio competitivo nel confronto con altri mezzi di trasporto, legato al minor numero di emissioni inquinanti.

Risulta, in particolare, che, rispetto alle emissioni di CO₂ prodotte da un treno, quelle emesse da un'auto sono 2,6 volte superiori, quelle emesse da un aereo sono 4,7 volte superiori e quelle emesse da un camion sono 4 volte superiori.

In merito si fa rilevare che la **rete ferroviaria con le stazioni** sono essenziali 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 seppur segnalato per tempo, nel recente passato, dalla scrivente O.S. risulta essere non coerentemente declinato in una parte degli interventi previsti nel Contratto.

3.3.3 ISTAT FOCUS 25 gennaio 2023

L'ISTAT in una sua recente pubblicazione del FOCUS STATISTICHE **DIVARI TERRITORIALI NEL PNRR: DIECI OBIETTIVI PER IL MEZZOGIORNO**¹³ conferma che una componente significativa del territorio italiano è caratterizzata da divari rilevanti e persistenti.

Il Mezzogiorno, con il 34% della popolazione e il 41% del territorio italiano, è la macroarea arretrata più estesa dell'area euro, che ha sofferto in modo accentuato la Grande crisi del 2008 e, da ultimo, l'impatto della pandemia. Tuttavia, è anche un contesto dalle grandi potenzialità e differenziazioni interne, dove risiedono oltre venti milioni di abitanti (circa un terzo della popolazione italiana), con un tessuto produttivo che - pur debole e incompleto - potrebbe generare effetti positivi per il Paese.

Quello dei ritardi del Meridione d'Italia è da più di un secolo una priorità nazionale e un ambito privilegiato di attenzione nel dibattito e nelle politiche per lo sviluppo e la coesione sociale. Purtroppo con pochi riscontri attuativi.

Non a caso, l'attualità e urgenza della "questione meridionale" è un punto qualificante del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (da ora: PNRR), cui viene dedicata una priorità

¹³ https://www.istat.it/it/files//2023/01/FOCUS_Divari_Mezzogiorno_PNRR.pdf

trasversale (“ridurre i divari di cittadinanza”) e destinate risorse ingenti (circa il 40% del totale) per finanziare riforme e interventi, talvolta esclusivi per le 8 regioni del Sud.

Nella parte dedicata alle Ferrovie, nel suo documento l’Istat mette in risalto si prevede con il PNRR un rafforzamento delle reti di trasporto su rotaia - non limitato all’Alta velocità, e con particolare attenzione al Mezzogiorno - cui si riconosce una funzione strategica per la riduzione dei divari territoriali e per contrastare il depauperamento demografico e socio-economico dei territori meno collegati.

La dotazione complessiva di infrastrutture di trasporto (porti, strade, ferrovie) segnala - a parte poche eccezioni - un livello visibilmente superiore nel Nord Italia, mentre il Centro-Sud si caratterizza per un buon posizionamento solo nelle grandi città (Istat, 2021, pp. 220-222).

Per le ferrovie si rileva un quadro analogo, l’indice di densità in km di rete ferroviaria per ogni 100 Km² di superficie:

6,3 Km per il Nord Italia; 6 Km per il Centro 4,6 Km per il Mezzogiorno¹⁴

Un gap ancora più marcato in Italia si rileva nella densità dell’alta velocità per ogni 100 Km² di superficie:

**150 metri nel Mezzogiorno;
800 metri al Nord (circa 5,5 volte il Mezzogiorno);
560 metri al Centro (circa 4 volte il Mezzogiorno).**

Il PNRR si propone di “ammodernare” molti tratti delle ferrovie del Mezzogiorno a partire dall’elettrificazione della rete.

E QUINDI DEVE FARLO A MAGGIOR RAGIONE ANCHE IL CDP-I 2022-2026.

Vediamo perché...

Nel 2020 in Italia la rete non elettrificata incide per oltre un quarto sul totale (4.664 Km, il 27,9%), risultando in leggero decremento rispetto al 2005 (4.817 Km; 29.8%) e con un peso rilevante nel Mezzogiorno, dove il 41,8% del totale è costituito dalle cosiddette “linee diesel” (2.390 Km su 5.714).

Campania e in parte Puglia presentano una situazione migliore (21,9% e 28,1% di rete non elettrificata) rispetto alla Sardegna (100% di rete non elettrificata), al Molise (77,4%), alla Calabria (42,7%) e alla Sicilia (42,2%).

Nel corso degli anni si registra una riduzione molto lenta della quota di rete non elettrificata (Fig. 13)¹⁵

Tale evoluzione ha interessato tutto il territorio nazionale, ma con ampiezza e intensità non uniforme.

Il prolungamento della rete è stato relativamente significativo nel Centro-Nord, dove dal 1996 al 2020 si è passati da 10.271 Km a 10.995 Km di rete totale, con un trend positivo del 7,1%.

¹⁴ In particolare, quella gestita da RFI, circa l’81,9 del totale (dato 2010). Le reti in concessione sono presenti soprattutto nel Mezzogiorno (RFI 72,2%), e in particolare in Sardegna (RFI 41,1%), Puglia (56,4%); Basilicata (65,3%) (Istat, 2020, pp. 167 e segg)

¹⁵ Ci si riferisce alla “lunghezza della rete ferroviaria delle FS in esercizio a binario semplice non elettrificato”, e “doppio non elettrificato”, espresso in Km. Non si considera la “rete ferroviaria in concessione e gestione commissariale governativa”, che nel 2005 ha un’estensione totale di 3.523 Km, ed è presente in modo molto disomogeneo sul territorio (si veda l’Allegato Statistico)

29.06.2023 Centro studi Fast Confisal Responsabile dott. Pasquale Cataneo

Nel resto del Paese la variazione è stata ben più modesta (da 5.696 Km a 5.714 Km, +0,33%). Hanno beneficiato di questi interventi soprattutto l'Emilia Romagna (+265 km), la Lombardia (+174), il Lazio (+117 Km).

Fra le regioni del Sud, solo la Campania fa segnare un saldo positivo di una certa importanza (+117 km). Nello stesso arco di tempo l'estensione della rete aumenta, risibilmente però, solo in Molise e Basilicata (15 e 3 km), mentre Sicilia, Puglia, Sardegna, Abruzzo hanno un saldo negativo (per la dismissione di tratti obsoleti).

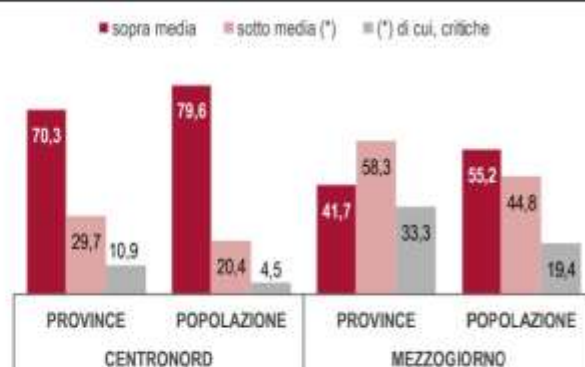
Nel Mezzogiorno anche il trend di elettrificazione è più lento (2.753 Km nel 1996; 2.390 nel 2020: -13,2%) rispetto al Centro-Nord (da 2.895 Km a 2.274 Km: -21,5%).

IL DIFFERENZIALE QUALITATIVO SI È, COSÌ, PROGRESSIVAMENTE AMPLIATO (Figura 13 a cura dell'ISTAT), ANALOGAMENTE ALL'ESTENSIONE CRESCIUTA IN MODO PIUTTOSTO IMPORTANTE NEL CENTRO-NORD.

FIGURA 13. ANDAMENTO DELL'INDICE DI "ELETTRIFICAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA" (SOLO RFI). CENTRO-NORD, MEZZOGIORNO E DIVARIO. Anni dal 1996 al 2020, valori %



FIGURA 14. PROVINCE (E RELATIVA POPOLAZIONE) IN BASE AL GRADO DI "ELETTRIFICAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA". Anno 2005, valori %.



Elaborazione su Fonte: Istat (ASTI - Atlante Statistico delle Infrastrutture)

La Figura 14 fornisce un quadro di sintesi sulle diverse esigenze di ammodernamento della rete aggiornato all'ultimo dato disponibile (2005); considerate le variazioni minime intercorse nella fase successiva, tale situazione è da considerarsi rispondente a quella attuale.

Le esigenze di ammodernamento si confermano con tutta evidenza più diffuse nel Mezzogiorno, dove:

- circa 6 Province su 10 (58,3%) presentano un grado di elettrificazione inferiore alla media nazionale;
- una provincia su tre (33,3%) - in cui risiede il 19,4% della popolazione - presenta un livello molto basso, inferiore a un terzo dell'estensione complessiva (4,5% del Centro-Nord);
- infine, in sette province del Mezzogiorno la rete è interamente non elettrificata (nel Centro-Nord solo in provincia di Belluno).

I contesti più arretrati afferiscono soprattutto alle due isole maggiori e a territori più complicati, sul piano orografico e in quanto geograficamente periferici.

In Sardegna la rete gestita da RFI SpA è interamente non elettrificata nonché in larga parte a binario singolo (377 Km su 42: 88,3%).

La stessa situazione si rileva in Sicilia, per le Province di Trapani e Ragusa, e in Calabria per la Provincia di Crotona e il versante ionico.

Le province dell'Appennino meridionale risultano molto al di sotto degli standard nazionali: Campobasso (72% non elettrificata) e Isernia (82,6%); Avellino (81,9%); Catanzaro (74,5%).

3.3.4 APPENDICE N. 4 EVOLUZIONE PORTAFOGLIO CCdPP 2020-2021 e 2022-2026

Vediamo ora per questo scenario cosa prevede il CdP-I 2022-2026 all'appendice n. 4 con l'evoluzione del portafoglio rispetto al precedente aggiornamento contrattuale (CdP-I 2020-2021)

Contratto di Programma MIT - RFI parte investimenti 2022-2026

APPENDICE N.4: Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale miliardi di euro

Tabella	CdP-I agg. 2020- 2021	Ultimate	Ristrutturato	Variazioni di costo	Variazioni avanzamento progetti	Riserchi esigenti	Variazioni permanenza programmi	CdP-I 2022-2026	Variazioni	
									Totale	di segno di ultimative ristrutturative
A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	195.527,02	-2.787,97	-39,99	5.578,21	-262,06	20.633,32	10.638,91	225.401,52	33.894,50	36.682,27
01 Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e mitigazione di alcune charge	34.586,31		-2.832,55			300,00	686,20	32.060,97	-1.616,35	686,20
02 Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico	23.436,78	-485,57	8,85	20,00		7.136,32	2.805,43	32.867,72	9.431,02	16.167,54
03 Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità impianti	5.548,96		2.616,97					8.165,93	2.616,97	
04 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione rete e rete delle ferrovie minori	355,41						143,00	498,41	143,00	143,00
05 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	13.328,13	-371,84	27,43	80,13	-400,00		2.121,62	14.704,70	1.456,57	1.880,96
06 Programmi città metropolitane	16.956,18	-497,20	-81,14	1.361,94			158,54	17.718,14	762,94	1.520,48
07 Programma porti e aeroporti - Infrastruttura negli aeroporti e aeroporti alla rete	1.748,61	-43,00	90,00	245,00			562,18	2.554,79	814,18	897,18
08 Programmi aeroporti - Accessibilità su ferro	3.568,36	-3,30		168,00	-1.365,00			2.706,06	-1.194,30	-1.191,00
09 Interventi prioritari ferrovie - elettrici di interesse nazionale	95.686,55	-886,37	-75,48	3.702,14	1.386,00	13.197,00	4.518,24	117.148,91	21.454,36	22.518,81
B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	17.819,70			780,70				18.600,40	780,70	780,70
TOTALE PORTAFOGLIO ATTIVO (tab. A+B)	213.447,32	-2.787,97	-39,99	6.359,91	-262,06	20.633,32	10.638,91	248.082,92	34.645,20	37.469,67
C OPERE ULTIME	64.524,07	2.787,97	35,90					67.347,95	2.823,89	
TOTALE GENERALE (tab. A+B+C)	277.971,79			6.395,81	-262,06	20.633,32	10.638,91	315.440,87	37.469,09	37.469,67

Nota bene: le cifre di costo degli interventi e delle fatture finanziarie sono rappresentate al netto degli accantonamenti differenziali agli ammontari accantonati dai prezzi dei materiali di costruzione, nonché dei conferimenti dei subcontraffattori. Il totale del costo di gestione delle integrazioni finanziarie all'investimento. Il capex che, nel caso in cui non sia possibile attribuire la spesa all'attività gestita dall'RFI, è imputato a carico del programma di lavoro. Il costo di gestione delle integrazioni finanziarie è imputato a carico del programma di lavoro. Il costo di gestione delle integrazioni finanziarie è imputato a carico del programma di lavoro.

Camera dei Deputati
XIX LEGISLATURA - DISegni DI LEGGE E RILAZIONI - DOCUMENTI - DOC. CXCLN. N. 1
578
Senato della Repubblica

Nel paragrafo successivo abbiamo preso in esame i programmi con risorse territorializzabili:

- A05 (pagg.584-588) “Programmi prioritari ferrovie Valorizzazione Reti regionali”;
- A06 (pag. 592) Programmi Città Metropolitane;
- A08 (pag. 595-596) Programmi Aeroporti - Accessibilità su ferro) in quanto con risorse individuabili territorialmente.

3.3.5 ANALISI PROGRAMMI CON RISORSE TERRITORIALIZZABILI

A) CONTRATTO MIT-RFI PARTE INVESTIMENTI 2022-2026 da pag. 584 a pag. 588.
 Appendice n. 4 Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale

Tabella A Portafoglio investimenti in corso e programmatici.

A05 Programmi prioritari ferrovie Valorizzazione Reti regionali.

29.06.2023 Centro studi Fast Confesal Responsabile dott. Pasquale Cataneo

CdP-I 2020-2021 13.328,13 mln€

CdP-I 2022-2026 14.784,70 mln€

Destinati al Mezzogiorno dal CdP-I 2020-2021 (A) 4.084,11 mln€ = 30,6% di 13.328,13
 Il 34% di 13.328,13 = (B) 4.531,52 mln€ ==> (A) - (B) = - 447,41 mln€

Destinati al Mezzogiorno CdP-I 2022-2026 (A) 4.495,06 mln€ = 30,4% di 14.784,70
 Il 34% di 14.784,70 = (B) 5.026,80 mln€ ==> (A) - (B) = - 591,74 mln€

In questo caso si evidenzia :

- il probabile mancato rispetto settoriale della clausola del 34% con oltre 1 MLDE in meno destinato al Mezzogiorno;
- la mancata riduzione del gap settoriale, esistente da circa 20 anni, rappresentato dalla ridotta elettrificazione delle linee regionali (RFI) del Mezzogiorno, rispetto al resto del Paese, come rappresentato in Figura n. 13 del documento Istat, precedentemente indicata (rif. pag. 11) ma, anzi con molta probabilità, l'aumento del divario.

QUINDI NEL PERIODO TEMPORALE DAL 2020 AL 2026 VERREBBERO SOTTRATTI AL MEZZOGIORNO, IN QUESTO PROGRAMMA, INVESTIMENTI PER 1,39 MILIARDI DI EURO.

Proposte:

Dopo le necessarie verifiche, è necessario che venga riequilibrata questa situazione. Ad esempio in controtendenza a quanto invece effettuato con i definanziamenti indicati proprio

4.1 I definanziamenti

Nel presente Contratto di Programma si sono registrate riduzioni alle risorse finanziarie iscritte nel contratto per un totale di 36,64 milioni di euro, ripartita nel modo seguente:

- ✓ 36,26 milioni di euro a valere del programma PON – PAC e FSC 2014-2020;
- ✓ 0,38 milioni di euro di riduzione di risorse derivanti da Convenzioni con Enti Locali.

Tab. 2 – Riepilogo definanziamenti

Misura/Ente	Fonte/Riga CdP	IMPORTO
MISURE	PON - PAC 2014-2020	-36,26
	0311 - Metaponto - Sibari - Paola	-4,42
	MA225 - Interventi di adeguamento Battipaglia - Reggio Calabria - Pz in Peabax e PRG di Gioia Tauro	-19,80
	P074 - Potenziamento e elettrificazione Palermo - Catania	-4,70
	P201 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini catan	-1,37
MISURE	FSC 2014-2020	-5,00
	P200 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini catan	-5,00
ENTRATA	EE.LL. e Altro	-0,38
	PNP 2014-2020	-0,38
TOTALE		-36,64



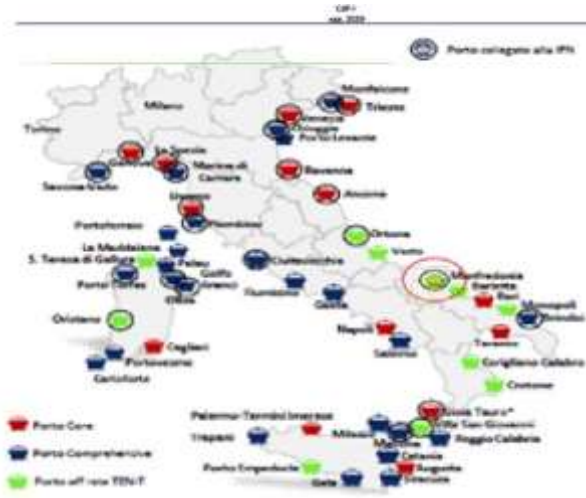
all'inizio del CdP 2022-2026, investendo sulla elettrificazione nei contesti più arretrati che afferiscono soprattutto alle due isole maggiori e a territori più complicati, sul piano orografico e in quanto geograficamente periferici e riequilibrando il gap poc'anzi rappresentato dall'Istat.

Un ambito territoriale su cui dover agire è il versante ionico,

doppiamente penalizzato sul versante della quantità e della qualità sia delle opere infrastrutturali che dei servizi ferroviari. A partire dal versante calabrese, con particolare riferimento alla provincia di Crotone e di Catanzaro, come segnalato dal citato documento Istat. Tale investimento, da accelerare per la sua realizzazione, farà conseguire la duplice utilità dell'investimento sia per il trasporto passeggeri che per quello merci.

Necessita pertanto una netta inversione di indirizzo sia sul versante del CdP-I 2022-2026, ad esempio intervenendo e valorizzando la linea Reggio Calabria-Taranto e sia sulla trasversale Metaponto-Sibari Paola.

Altro caso emblematico è quello relativo alla linea ferroviaria Foggia-Manfredonia con raccordo al Porto alti fondali, che è uno dei 58 porti nazionali ed è l'unico al servizio della Parte nord della ZES interregionale Puglia-Molise **PORTO ALTI FONDALI DI MANFREDONIA (FG)**.



1) non prevista è l'elettificazione della linea suddetta (Foggia-Manfredonia) contrariamente ad altre linee inserite nel programma A05 Valorizzazioni Reti regionali pur se rispetto ad altri interventi, si conseguirebbe la duplice utilità dell'investimento, come per quello calabrese, sia per passeggeri che per le merci. Ciò motiva ulteriormente e rende rilevante la mancata previsione in termini di programmazione;

2) emerge 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, e l'incomprensibile esclusione visto che è già esistente il raccordo

ferroviario alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale con il nodo urbano di Foggia ai due corridoi TEN-,T attraverso la stazione ferroviaria di Frattarolo, che è dotata di fascio binari e punto di incrocio, alla linea ferroviaria Foggia-Manfredonia anch'essa esistente, unitamente agli altri due porti esistenti: commerciale e turistico;

3) il porto è stato inoltre classificato come off TEN-T, mentre è di rilevanza nazionale almeno pari ad altri da includere;

4) 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, già approvato dal Consiglio superiore del LL.PP., con un importo complessivo di 120 mln di euro;
- c) l'elettificazione è stata prevista già dal 2009 nel Piano attuativo 2009-2013 del PRT della Regione Puglia ma non realizzata e poi definanziata;
- 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;
- e) contribuisce alla costituzione dell'hub multimodale foggiano per la parte merci e logistica;

Con l'elettificazione e l'ammodernamento della linea e del raccordo ferroviario già esistenti (Entrambi NON RIPORTATI INCOMPRESIBILMENTE né nel Documento Strategico per la Mobilità Ferroviaria, pur se segnalato alla precedente IX^a Commissione Trasporti della XVIII^a legislatura, e neanche nel programma A05 Valorizzazioni Reti regionali del CdP-I 2022-2026) come nel caso della linea ionica calabrese, avrebbe un duplice utilizzo per il trasporto passeggeri e merci, incidendo positivamente nella riduzione dei divari territoriali in due delle province con il più basso PIL e qualità della vita.

Passando all'esame degli altri due programmi con risorse individuabili territorialmente si evidenzia che:

B) CONTRATTO MIT-RFI PARTE INVESTIMENTI 2022-2026 a pag. 592

Appendice n. 4 Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale Tabella A Portafoglio investimenti in corso e programmatici.

A06 Programmi Città Metropolitane.

CdP-I 2020-2021 16.956,20 mln€

CdP-I 2022-2026 17.718,14 mln€

Destinati al Mezzogiorno CdP-I 2022-2026 (A) 5.067,58 mln€ = **28,6% di 17.718,14**
Il 34% di 17.718,14= (B) 6.024,17 mln€ ==> (A) - (B) = - 956,59 mln€

QUINDI NEL PERIODO TEMPORALE, NEL SOLO PERIODO 2022-2026, VERREBBERO SOTTRATTI AL MEZZOGIORNO, ANCHE IN QUESTO PROGRAMMA, INVESTIMENTI PER CIRCA 1 MILIARDO DI EURO.

C) CONTRATTO MIT-RFI PARTE INVESTIMENTI 2022-2026 da pag. 595 a pag. 596.

Appendice n. 4 Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale
Tabella A Portafoglio investimenti in corso e programmatici.

A08 Programmi Aeroporti - Accessibilità su ferro.

CdP-I 2020-2021 3900,30 mln€

CdP-I 2022-2026 2706,0 mln€

Destinati al Mezzogiorno CdP-I 2022-2026 (A) 350,0 mln€ = **12,9% di 2706,0**

Il 34% di 2706,0= (B) 920,04 mln€ ==> (A) - (B) = -570,04 mln€

In questo caso si evidenzia :

- a) il probabile mancato rispetto settoriale della clausola del 34% con 570 mln € in meno destinato ai collegamenti ferroviari per gli aeroporti nel Mezzogiorno;

QUINDI NEL PERIODO TEMPORALE, NEL SOLO PERIODO 2022-2026, VERREBBERO SOTTRATTI AL MEZZOGIORNO, IN QUESTO ALTRO PROGRAMMA, INVESTIMENTI PER 570 MILIONI DI EURO.

3.3.5 ANALISI PROGRAMMI CON RISORSE NON TERRITORIALIZZABILI

QUAL'E' LA RIPARTIZIONE PER MACROAREE?

Passando all'esame degli altri programmi in cui è difficile la territorializzazione, emerge legittima, crediamo come Organizzazione Sindacale, anche sulla scorta di quanto richiamato dall'ISTAT e dagli obiettivi di programmazione generale ordinaria e straordinaria, come il PNRR, la necessità di comprendere cosa accade nella ripartizione, in termini di risorse destinate tra macroaree, sia per il CdP-I 2020-2021 che per il CdP-I 2022-2026, rispetto alla clausola di almeno il 34% degli Investimenti nel Mezzogiorno negli altri Programmi di seguito elencati:

1. CONTRATTO MIT-RFI PARTE INVESTIMENTI 2022-2026 pag. 579.

Appendice n. 4 Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale
 Tabella A Portafoglio investimenti in corso e programmatici.

A01 Programmi prioritari ferrovie Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change.

CdP-I 2020-2021 **34.586,31 mln€** CdP-I 2022-2026 **32.969,97 mln€**

2 CONTRATTO MIT-RFI PARTE INVESTIMENTI 2022-2026 da pag. 580 a pag. 581.

Appendice n. 4 Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale
 Tabella A Portafoglio investimenti in corso e programmatici.

A02 Programmi prioritari ferrovie Sviluppo tecnologico.

CdP-I 2020-2021 **23.436,70 mln€** CdP-I 2022-2026 **32.867,72 mln€**

3 CONTRATTO MIT-RFI PARTE INVESTIMENTI 2022-2026 a pag. 582.

Appendice n. 4 Evoluzione del portafoglio rispetto a precedente aggiornamento contrattuale
 Tabella A Portafoglio investimenti in corso e programmatici.

A03 Programmi prioritari ferrovie Accessibilità stazioni (P055-A+P218 +P237+P264).

CdP-I 2020-2021 **5.546,90 mln€** CdP-I 2022-2026 **8.163,88 mln€**

Di seguito due riferimenti con schede relative la prima al Programma P055:

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti																										
Programma P055 A: Piano Integrato Stazioni																										
	PIRR	Interventi commissariati	Accordi Interregionali	Accordi EE LL	Fondo Sviluppo e Coesione	AQ per l'attività della capacità	UE - accordo condotto TEN-T	Contributi UE	Altri Provenimenti*	Tiranti tecnici di acciaio	Allegato III/MS a DCE	Interventi	Progetti relativi in condotta	Progetti relativi in corso/avanzati	Progetto di fattibilità	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Salvato condotto TEN-T	Potenziamento concessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Categorie sociali e territoriali	
Intervento / Opere funzionali																										
Piano Integrato Stazioni	X		X	X			X	X	X		X	X			X					X	X	X				
QUADRO FINANZIARIO												milioni di euro														
Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate											Sez. 2	Sez. 3	Sez. 4												
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR	Altro UE	Altro							2021	2024-2026	2027-2031	>2031									
8.830,72	2.746,71	2.162,15	123,60	12,50	357,00	0,69	81,77							511,66	1.748,00	1.824,36	0,00									

Nota bene: la stima di costo dell'intervento e gli eventuali fabbisogni finanziari residui sono rappresentati al netto degli adeguamenti tariffari connessi agli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. RFI è autorizzata ad avviare le procedure negoziali per l'affidamento di lavori solo in presenza della integrale copertura finanziaria dell'investimento. Si rappresenta che, nei casi in cui non sarà possibile attivare la clausola di flessibilità previste all'art. 1 o in assenza di risorse aggiuntive a quelle iscritte nel presente Contratto a copertura dei maggiori oneri connessi ai sopra citati adeguamenti tariffari, RFI non potrà avviare le procedure negoziali pianificate.

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE

milioni di euro

Evoluzione Costo

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Variazioni costo	Variazioni perimetro	Nuove esigenze	Estensione programmi	CdP-I 2022-2026
3.046,90			3.783,82				6.830,72

Per memoria - Ristrutturazione complessiva degli interventi afferenti al nuovo Piano Integrato Stazioni (vedi A1004C tab A01, P218 e P237)

Evoluzione coperture finanziarie

CdP-I agg. 2020-2021	Opere ultimate	Riclassifiche	Riduzioni	Incrementi	Rimodulazioni	CdP-I 2022-2026
1.743,70		960,37	-0,38	224,29	-181,28	2.746,71

Quante sono nel Mezzogiorno? Risulta rispettata la clausola del 34%?

Le nuove risorse sono destinate alla prosecuzione del programma ed interesseranno prioritariamente le stazioni di Milano Villapizzone, Reggio Emilia AV Mediopadana, Cattolica, San Giovanni Gabbice, Pesaro, Cassino, Civitavecchia, Monterotondo-Mentana, Monte S.Biagio, Roma S.Pietro, Santa Marinella, Sezze Romano, Feltre, Lecco, Morbegno, Sondrio, Tirano, Vittuone-Arluno, Bellano-Tartavalle T., Aosta, Legnano, S.Donà di Piave - Jesolo, Calalzo-Pieve di Cadore-Cortina, Calliano, Gorizia c.le, Imola, Fiumicino, Roma Ostiense, Roma Termini, Roma Tuscolana, Tomicola, Olbia storica, Olbia Terranova, Belluno, Dubino, Ponte in Valtellina, Ponte nelle Alpi - Polpet, Ardenno - Masino, Colico, Liema, Longarone - Zoldo, Mandello del Lario, S.Pietro Berbenno, Tresenda-Aprica-Teglio, Varenna-Esino, Cittadella, Ala, Carnate-Usmate, Milano Romolo, Teramo e Giulianova

Necessita verificare quanto di questo programma per i due periodi di CdP presi a riferimento è stato destinato nel Mezzogiorno!

La seconda scheda fa riferimento al Programma P237:

**Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
 Programma P237: City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate**

Tabella A03-Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il programma è finalizzato allo sviluppo, alla riqualificazione, all'accessibilità e all'efficiamento energetico di singole stazioni, nodi ferroviari che svolgono funzione di Hub della mobilità ovvero linee metropolitane da potenziare/riqualificare per garantire la rinnovata centralità come nodo trasportistico e polo di servizi, con un progetto omogeneo che garantisca coerenza e riconoscibilità, integrato nel contesto urbano di riferimento.

Il programma prevede interventi di ampio respiro per il potenziamento e sviluppo e/o la riqualificazione funzionale di stazioni di particolare rilevanza, nonché la realizzazione di nuove stazioni/fermate: interventi strategici per migliorare l'accessibilità al trasporto ferroviario e con ricadute sul territorio, spesso integrati in un contesto più ampio di rigenerazione urbana e del sistema di mobilità.

Gli interventi interessano l'intero territorio nazionale

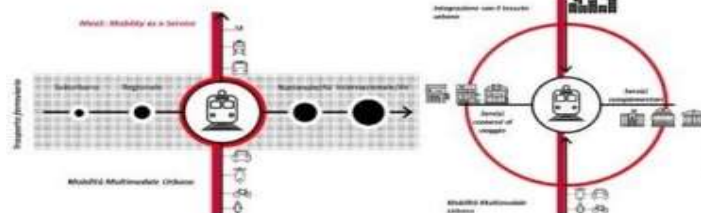
STATO DI ATTUAZIONE

Progettazione in fase di avvio

attuale dati: 31/03/2022

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Il programma complessivo degli interventi mira a coniugare gli obiettivi programmatici di RFI con quelli delle amministrazioni locali (Comuni e Regioni) coinvolte nella gestione del territorio, nonché con gli obiettivi e i piani strategici di altre società



Capacità	
Velocità	
Accessibilità	X
Regolarità	
Prestazioni (merci)	
Gestione dei rotabili	
Gestione spazi di stazione	
Intermodalità merci	
Intermodalità passeggeri	X
Integrazione della rete	
Upgrade e sicurezza	
Efficientamento processi	

LOCALIZZAZIONE

Territorio Nazionale

INQUADRAMENTO STRATEGICO

	Priorità programmatica							Status DPP			Obiettivi strategici														
	PNRR	Iniziative commissariati	Accordi Internazionali	Accordi EELL	Fondo Sviluppo e Coesione	UE - workplan corridoi TEN-T	AD per l'utilizzo della capacità	Project review in conclusa	Project review in corso/da avviare	Progetto di fattibilità	Allegato MIMS al DEF	Tavoli tecnici di ascolto	Altri Provvedimenti	Co-finanziamenti UE	UE - workplan corridoi TEN-T	Alta Velocità (AV)	Completamento valichi alpini	Sviluppo corridoi TEN-T	Potenziamento connessioni merci	Sistemi regionali e metropolitani	Sviluppo tecnologico	Adeguamento a standard tecnici	Resilienza al climate change	Accessibilità e qualità stazioni	Coesione sociale e territoriale
Intervento / Opere funzionali																									
City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate	X		X						X	X								X							

QUADRO FINANZIARIO

Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate							Sez. 2		Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAC	PNRR	Altro UE	Altro	2023	2024-2026	2027-2031	>2031
1.312,00	583,00	di cui: 233,00	0,00	0,00	350,00	0,00	0,00	309,00	420,00		0,00

Oltre alla necessità di verificare, anche in questo caso, la ripartizione per i due periodi si prospetta al riguardo anche una progettualità che come Organizzazione sindacale, sulla scorta proprio di questa programmazione (come si evince anche dalle immagini riportate sopra e poi anche in seguito), abbiamo presentato da tempo con la concreta attuazione degli indirizzi di programmazione nazionale ed europea in merito.

Proposta A:

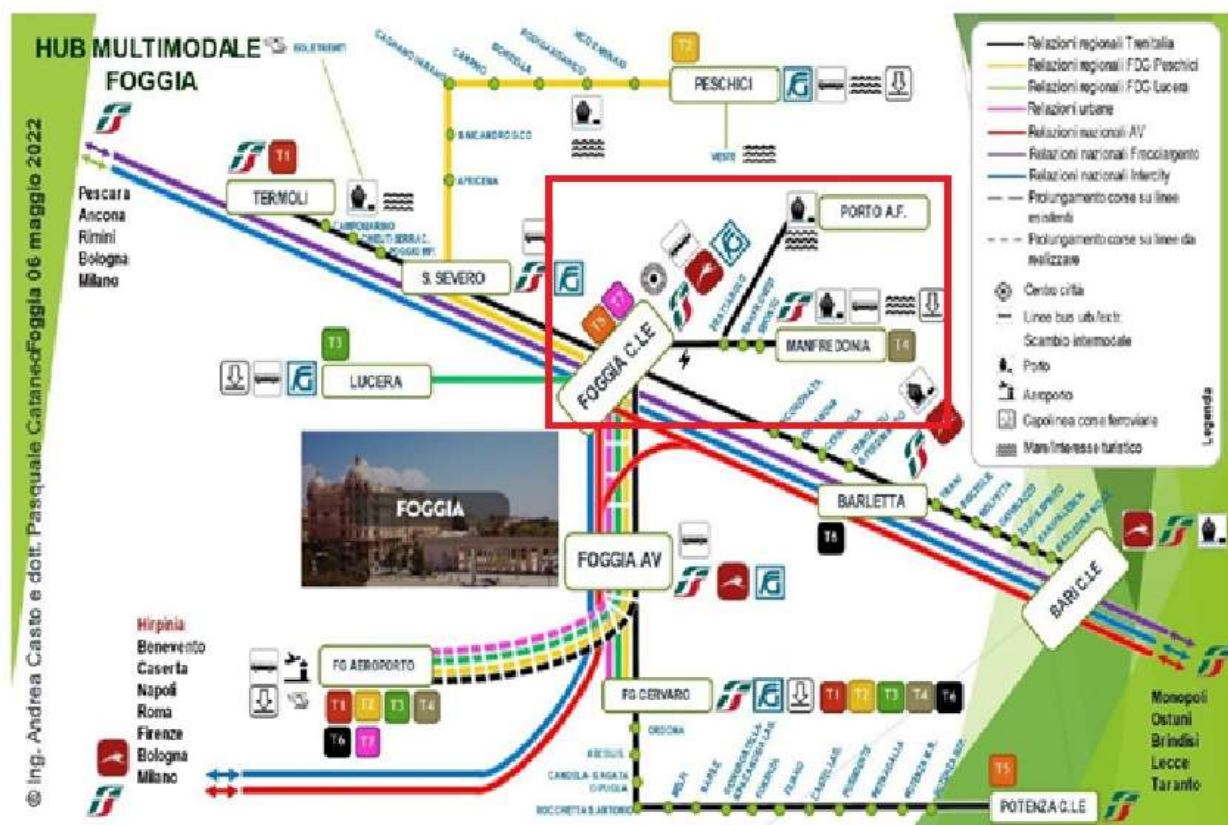
In questo ambito proponiamo il completamento dell'Hub multimodale nel territorio della provincia di Foggia che risulta essere l'unico Polo trasportistico delle regioni centromeridionali adriatiche ad essere crocevia di due corridoi multimodali TEN-T, con l'estensione del corridoio Baltico Adriatico da 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, e come O.S. abbiamo prospettato 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.

Figura 6 - Nodo urbano -stazioni MAAS e integrazione con tessuto urbano


Eppure l'hub multimodale, oltre ad essere previsto dal MIT 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.

Schema hub multimodale nodo/polo urbano di 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 e finanziata come esigenza condivisa anche dagli Enti Locali (Comune e Provincia), con costi molto contenuti (40 mln di euro) e in poco tempo, se rapportati ad altre opere similari, ridurrà l'attuale odierna percorrenza di circa 22' per i treni veloci e 40' per gli intercity, tra andata e ritorno, ad oltre 4,5 milioni di fruitori di pugliesi e lucani.
2. prova reale di quanto affermato al punto precedente sono gli orari del nuovo collegamento diretto con Intercity tra la Campania e Puglia che, per la mancata realizzazione della stazione AV e degli interventi di sistema correlati a Foggia (che doveva essere operativa dal II° semestre 2022), è costretto ad una fermata con oltre 20 min. di durata per invertire il senso di marcia. Tale perditempo, di circa 11 min. riguarda anche tutti i treni AV;
3. contribuirebbe a migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale ed a supportare la crescita socioeconomica e del turismo, anche per la integrazione sistemica nel costituendo

HUB multimodale dell'aeroporto foggiano (dista solo 3,5 km,) e delle altre infrastrutture già esistenti, proprio dei territori che hanno una minore accessibilità ferroviaria come puntualmente riportato nella foto (rif. pag. 5) "Una misura dell'accessibilità del trasporto ferroviario" del Documento Strategico Mobilità Ferroviaria contribuendo a ridurre i gap segnalati in precedenza (rif. pagg 10 e 11), oltre a enfatizzare l'utilità di investimenti già previsti come l'elettificazione della Potenza-Foggia e della variante di san Nicola di Melfi sia per passeggeri che per merci;

Anche in questo caso sono da evidenziare delle contraddizioni:

- a) La prima riguarda la previsione di 2 fasi per la realizzazione di una stazione invece il progetto presentato riguarda la realizzazione di una Fermata.

Camera dei Deputati	— 200 —	Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1		

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti
Progetto P230: Stazione AV Foggia Cervaro

Tabella A05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali
Bacini Sud e isole

DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI

Il progetto riguarda la realizzazione della nuova fermata AV «Foggia Cervaro» nell'area sud-orientale della città, all'interno dell'anello stradale previsto dal PUMS di Foggia.

L'intervento è suddiviso in due fasi funzionali. Fase 1: attivazione della fermata Foggia AV, ubicata al km 4+000 della linea Foggia - Potenza/Napoli, consentirà ai treni AV provenienti dalla Puglia e diretti a Napoli/Roma di bypassare la stazione di Foggia attraverso la bretella e senza effettuare il movimento di regresso obbligatorio nella stazione stessa, con un guadagno di 11 minuti nei tempi di percorrenza, senza precludere alla città e al bacino di utenza della Provincia la possibilità di accedere a detti servizi. Contestualmente alla nuova fermata è prevista a PM Cervaro la realizzazione di n.1 nuovo binario di lunghezza pari a 250etri m munito di marciapiede di servizio per la ribattuta dei treni regionali provenienti da Foggia che effettuano servizio viaggiatori nella nuova fermata. Per il collegamento della Puglia con Napoli/Roma si prevedono a regime un incremento dei servizi AV, LP e merci rispetto agli attuali, oltreché i futuri servizi regionali Foggia - Napoli e tutti i servizi da/per il Gargano. Fase 2 - non finanziata: trasformazione della fermata di Foggia AV in stazione munita di quattro binari con modulo 250/400 metri. Il territorio dove si realizza l'opera è prevalentemente pianeggiante ed è ubicato all'interno del tessuto urbano della città di Foggia in località Cervaro.

STATO DI ATTUAZIONE

aggiornata data: 31/03/2022

Approvata a Dicembre 2021 la Progettazione Definitiva. In corso la verifica di assoggettabilità VIA per successivo avvio della CdS, previsto entro maggio 2022.

BENEFICI ASSOCIATI ALL'INVESTIMENTO

Possibilità per i servizi di Lungo Percorso di servire l'area foggiana senza effettuare il movimento di regresso obbligatorio presso la stazione esistente e, grazie anche alla bretella di Foggia attivata nel 2015, conseguente recupero di percorrenza stima

- b) La seconda riguarda le 2 fasi per la realizzazione della stazione ma che, contrariamente a ciò, nel CdP-I 2022-2026 non prevede ulteriori finanziamenti come si rileva di seguito:

Camera dei Deputati	— 200 —	Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1		
Camera dei Deputati	— 201 —	Senato della Repubblica
XIX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. CXCIX N. 1		

Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte investimenti									
Progetto P230: Stazione AV Foggia Cervaro									
Costo	Sezione 1 - Opere in corso finanziate						Sez. 2	Sez. 3	Sez. 4
	Totale Risorse	MEF	MIT	FSC/PAAC	SPRIR	Altre USL (2015-2021)	2022	2022-2026	2027-2031
40,00	40,00	0,00	20,00	0,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE						
Evoluzione Costo						
CdP-I 1999-2021	Opere ultimata	Ristrutturazione	Variazioni costi	Variazioni parametri	Risorse assegnate	CdP-I 2022-2026
40,00						40,00

EVOLUZIONE COSTI E COPERTURE FINANZIARIE						
Evoluzione coperture finanziarie						
CdP-I 1999-2021	Opere ultimata	Ristrutturazione	Risorse	Impegni	Finanziamenti	CdP-I 2022-2026
40,00						40,00

PIANO DELLA SPESA	Guadagno finanziario ed economico				OGV		Produzione						
	Costo	Risorse	Fabbia	Levati	S.s. ES.	Impegni	Pagati	Al 2017	2018	2019	2020	2021	Altro
Stazione AV Foggia Cervaro	40,00	40,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

NON E' FINANZIATA NELLE SEZ. 2-3-4 LA "PREVISTA" 2^ FASE!

Il Comune di Foggia ha previsto osservazioni e condizioni nell'approvazione che prevedono la realizzazione della Stazione in una sola fase come risulta anche dai finanziamenti già destinati.

Conclusioni

La FAST-CONFESAL, ringrazia il presidente e i componenti la Commissione per la convocazione e l'attenzione offerta alle istanze presentate nell'audizione e con questa memoria.

Ritiene essenziale prospettare, attraverso il dialogo e il confronto costruttivo con i legislatori con la presentazione documentata di analisi e dati tracciabili, come effettuato oggi, riflessioni, istanze e proposte al vaglio degli attenti interlocutori istituzionali odierni.

L'attività sindacale della scrivente Organizzazione sindacale quindi, oltre a quella specificamente 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. Un esempio recente è stato la memoria scritta presentata sull'Atto di Governo n.38 presso la IX Commissione della Camera dei Deputati.

Motivo ulteriore per continuare su questo viatico in un momento di rilevante necessità di riflessione tra i decisori politici per la definizione di atti parlamentari e proposte attuabili presentate da rappresentanti delle parti sociali, nel solco degli indirizzi di programmazione nazionale ed europee in essere, nel supremo interesse del sistema Paese e dell'intera Comunità nazionale.

La presente memoria ha la finalità di approfondire le riflessioni sul percorso metodologico e il confronto di merito nei contenuti dell'atto in oggetto partendo dalla necessità di considerare il Mezzogiorno, non zavorra ma volano di sviluppo per sé stesso, la sua popolazione e il suo sistema produttivo, e per il resto del Paese. L'Italia, dal nostro punto di vista, ha bisogno di una cd. "trazione integrale". Crediamo che ciò sia anche dimostrato dagli accadimenti che ci riguardano.

Ad esempio nell'ambito di approvvigionamento delle fonti energetico o nei flussi marittimi.

Come sigla sindacale sosteniamo, da sempre, la necessità di realizzare il collegamento stabile sullo Stretto per far in modo che il Mezzogiorno oltre ad essere HUB ENERGETICO potenzi la sua capacità anche dal punto di vista del trasporto internazionale di merci con l'intero sistema della portualità e della logistica. A partire dai porti meridionali di cui alcuni, come quello di Gioia Tauro, sono già in grado di poter sviluppare sempre più attrattività, PIL e occupazione, insieme a quelli del resto del Paese per ridurre/eliminare il gap nei saldi negativi per oltre 11 Miliardi di euro (rif. pag.4), nel solo 2021, della bilancia dei pagamenti nel settore del trasporto mercantile internazionale. Punta dell'iceberg con trend ventennale come segnala la stessa Banca d'Italia¹⁶.

Come espletato e segnalato a fine 2022 al Comitato di Sorveglianza del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 con dovizia di particolari in merito alla Relazione ex. Art 114 Reg. (UE) 1303/2013 e alla IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati nella prima decade del mese di marzo del corrente anno, ribadiamo anche oggi a questa attenta Commissione, con gli argomenti trattati anche in questo studio, che vi è la necessità di dover intervenire per innalzare PIL e occupazione sostenendo ancor di più la fase di ripresa e di rilancio dell'intero Paese attraverso i trasporti e la logistica con le seguenti priorità metodologiche:

- 1. risulta non condivisibile la modifica dell'iter procedurale¹⁷**, introdotto dall'articolo 5 del decreto-legge n. 152 del 2021 caratterizzato, rispetto al passato, dal fatto che al Parlamento non è più trasmesso lo schema di Contratto di programma ai fini dell'espressione di un parere prima della sua sottoscrizione definitiva, bensì il Contratto di programma definitivo e, peraltro, già sottoscritto;

Proposta B: rivisitazione norma per ripristinare indirizzo preventivo e non postumo del

¹⁶ https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagini-trasporti-internazionali/2022-indagine-trasporti-internazionali/statistiche_ITM_08062022.pdf

¹⁷ <https://temi.camera.it/leg19/dossier/OCD18-17597/contratto-programma-2022-2026-parte-servizi-e-parte-investimenti-mit-e-rfi-rete-ferroviaria-italiana-s-p-13.html>

Parlamento con le conseguenziali attività di audizione e ascolto dei cd. corpi intermedi.

Passando alle questioni di merito invece si segnalano:

PER LA PARTE SERVIZI DEL CDP 2022-2026

2. potenziamento della manutenzione ordinaria/straordinaria e dell'innovazione tecnologica delle infrastrutture esistenti.
3. Esiguità delle finestre manutentive e la necessità di innalzare i livelli di security, in particolare per le numerose aggressioni al personale e di cyber security, al fine di meglio tutelare, in particolare, la sicurezza di esercizio.

Proposta C: si richiede una necessaria attività di indirizzo parlamentare nella parte servizi del CdP tesa a rafforzare le istanze già portate avanti dalle OO.SS nei confronti aziendali con RFI spa e con il Gruppo FSI spa.

PER LA PARTE INVESTIMENTI DEL CDP 2022-2026

4. rispetto della clausola salvaguardia di almeno il 34% (in realtà per le opere infrastrutturali necessiterebbe il 41% in quanto tale è la quota territoriale del Meridione rispetto al dato nazionale) degli investimenti in conto capitale, recuperando quanto non in precedenza attuato pur in vigenza di norme legislative, in tutti i programmi del Contratto in esame con priorità per i seguenti:

Risorse territorializzabili

- A05 (pagg.584-588) "Programmi prioritari ferrovie **Valorizzazione Reti regionali**" (con minori investimenti per circa -1,4 miliardi di euro nel periodo 2020-2026);
- A06 (pag. 592) "Programmi prioritari **Città Metropolitane**" (con minori investimenti per circa -1 miliardo di euro nel solo periodo 2022-2026);
- A08 (pag. 595-596) "Programmi Aeroporti - **Accessibilità su ferro**" con minori investimenti per circa -0,6 miliardi di euro nel solo periodo 2020-2026);

Risorse non territorializzabili rispetto alla clausola di almeno il 34% degli Investimenti nel Mezzogiorno negli altri Programmi di seguito elencati:

APPENDICE N. 4 EVOLUZIONE DEL PORTAFOGLIO RISPETTO A PRECEDENTE AGGIORNAMENTO CONTRATTUALE -TABELLA A PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI.

- A01 "Programmi prioritari ferrovie **Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al *climate change***" (con investimenti pari a circa 34,586 miliardi di euro nel CdP-I 2020-2021 che passano a 32,970 circa nel CdP-I 2022-2026);
- A02 "Programmi prioritari ferrovie **Sviluppo tecnologico**" con investimenti pari a circa 23,437 miliardi di euro nel CdP-I 2020-2021 che passano a 32,868 circa nel CdP-I 2022-2026);
- A03 "Programmi prioritari ferrovie **Accessibilità stazioni (P055-A+P218+P237+P264)**" con investimenti pari a circa 5,547 miliardi di euro nel CdP-I 2020-2021 che passano a 8,164 circa nel CdP-I 2022-2026);

- A04 “Programmi prioritari ferrovie Valorizzazione Turistica Ferrovie minori (P214)” con investimenti pari a circa 0,355 miliardi di euro nel CdP-I 2020-2021 che passano a 0,495 circa nel CdP-I 2022-2026);
- A07 (pagg. 593-594) “Programmi Porti e Interporti” con investimenti pari a circa 1,741 miliardi di euro nel CdP-I 2020-2021 che passano a 2,555 circa nel CdP-I 2022-2026);

N.B. Gli interventi territorializzabili nel Mezzogiorno sono rimasti invariati (379,5 mln€) mentre crescono quelli in altre macroaree e la dotazione del programma P060 infrastrutturazione porti e terminali passa da 643,01 mln€ 2020-2021 a 1205,19 mln€ 2022-2026. Come abbiamo già segnalato nel Comitato di Sorveglianza del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 la scarsissima Quota di raggiungimento del target, soprattutto per l’indicatore Ultimo miglio - lunghezza raccordi ferroviari/binari, che a fine 2022 aveva una percentuale di raggiungimento dell’obiettivo SOLO al 6,6%¹⁸.

N.B. Risulta essenziale comprendere, anche in questo caso analizzato e in quello seguente del programma A09, qual è la ripartizione delle risorse ordinarie quindi legate alla clausola di almeno il 34% e quella per le straordinarie legate al PNRR, al Fondo Complementare nonché al C.E.F. 2021-2027.

- A09 “Programmi Interventi prioritari ferrovie -direttrici di interesse nazionale” con investimenti pari a circa 95,687 miliardi di euro nel CdP-I 2020-2021 che passano a 117,141 circa nel CdP-I 2022-2026;

Passando ai dati relativi alle direttrici di interesse nazionale con particolare riferimento alla rete ad alta velocità abbiamo analizzato la seguente tabella in cui è stato possibile nuovamente assumere i numeri della ripartizione territoriale con le risorse destinate per macroaree:

APPENDICE N. 4 EVOLUZIONE DEL PORTAFOGLIO RISPETTO A PRECEDENTE AGGIORNAMENTO CONTRATTUALE -TABELLA B INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI.

- Interventi AV/AC E COLLEGAMENTI QUOTA ITALIA con investimenti pari a circa 17,911 miliardi di euro nel CdP-I 2020-2021 che passano a 18,691 circa nel CdP-I 2022-2026);

Analizzando la ripartizione percentuale risulta indicato per lotti costruttivi nel Mezzogiorno il 13,5% (2,424 miliardi di euro) sul totale del CdP-2020-2021. Molto distante oltre 20 punti dal 34%. Al Nord è stato destinato l’86,5%.

Il dato peggiora ulteriormente, seppur di poco, nel CdP-I 2022-2026 in cui al Mezzogiorno è previsto poco meno del 13% con l’incremento a poco più dell’87% nel nord dell’Italia.

Un riscontro concreto sull’iniqua attuale ripartizione della rete e dei servizi di trasporto ad alta velocità su quanto ha specificato l’ISTAT nel suo documento di gennaio 2023 e, ancor prima, il Rapporto Pendolaria di Legambiente anche nella sua edizione 2022.

¹⁸ <https://sindacatofast.it/?q=node/71529>

In parallelo nel Contratto in esame alcune questioni rilevanti appaiono non affrontate del tutto ovvero trattate solo parzialmente come ad esempio l'accelerazione e il completamento della rete di alta velocità ferroviaria, vera non di rete, nel Mezzogiorno.

Anche in questo caso l'Istat ha fatto rilevare come sia ancora più marcato il gap tra macroaree in Italia in quanto sono rilevanti le differenze negli attuali valori rispetto alla densità dell'alta velocità per ogni 100 Km² di superficie:

150 mt. nel Mezzogiorno;

800 mt. al Nord (circa 5,5 volte il Mezzogiorno);

560 mt. al Centro (circa 4 volte il Mezzogiorno).

Visto che sembrerebbe non rispettata la clausola del 34% nei singoli programmi attuativi, a quanto risulta dalla nostra lettura nelle tabelle relative alle risorse destinate nei CdP-I 2020-2021 e in quello 2022-2026, rispetto alle previsioni normative vigenti ci siamo posti la seguente domanda: cosa sta accadendo per quanto concerne la previsione dei 5 miliardi di euro quale quota di risorse stanziata dalla Legge n. 234 del 2022 (cd. Legge di Bilancio 2022) all'art. 1 comma 394 per lo sviluppo del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità (AV/AC) sulla linea ferroviaria adriatica?

Proposta D: per la scrivente O.S. appare fondamentale, sulla scorta delle vigenti normative in materia di investimenti in conto capitale, che si ponga in essere un controllo specifico e complessivo per comprendere cosa stia accadendo, in ogni singolo programma, nella ripartizione territoriale per macroaree dell'attuale CdP-I 2022-2026 ma anche cosa è accaduto in quello 2020-2021.

Tutto ciò nella finalità prioritaria di veder sempre più concretamente attuati gli indirizzi legislativi con la declinazione nei programmi operativi soprattutto di aziende, di proprietà pubblica, fondamentali per lo sviluppo e la crescita dell'intera Comunità nazionale sia per gli interessi dei cittadini che per le aziende onde ottenere la tanto agognata crescita sociale, economica e culturale nell'ottica dello sviluppo sostenibile.

Risulta pertanto indispensabile per la FAST-CONFESAL, in considerazione di quanto esposto anche nel X Congresso nazionale confederale, svoltosi nei giorni scorsi a Roma, agli esponenti del governo intervenuti, sottolineare, infine, al Presidente e a tutti i componenti la Commissione le seguenti necessità con le ulteriori proposte di:

Proposta E: incremento e realizzazione degli investimenti, a partire dalle regioni a minore accessibilità trasportistica, come il Mezzogiorno, le aree interne e la dorsale adriatica, per ridurre i gap e i divari territoriali, aumentando le risorse tese al pieno rispetto della percentuale della clausola di salvaguardia in tutti i programmi del CdP-I 2022-2026 e recuperare quanto non realizzato in quello 2020-2021 per fornire maggiore competitività all'intero sistema Paese con Mezzogiorno non zavorra ma ulteriore volano di sviluppo in una rinnovata visione geopolitica euromediterranea.

Proposta F: riequilibrio del saldo negativo nell'ambito del trasporto mercantile, passando per la realizzazione degli investimenti di sistema in questo ambito (*porti, retroporti, interporti e piattaforme logistiche, ecc.*) con l'accelerazione delle opere per i collegamenti, ferroviari e stradali ma anche digitali ed energetici, del cd. ultimo miglio per porti e aeroporti nazionali.

A tal fine richiamiamo l'esempio fatto in precedenza nelle pagine 13 e 14 abbiamo segnalato, sia in sede IX Commissione della Camera dei Deputati, e lo ribadiamo anche in questa sede, inspiegabili ritardi nel raggiungimento del target sul cd. ultimo miglio per i porti il caso del porto industriale di Manfredonia (FG) già oggetto di un investimento statale per la sua manutenzione e rifunzionalizzazione per oltre 120milioni di euro.

Pur essendo dotato di un raccordo ferroviario con binari esistenti tra il Porto alti fondali

di Manfredonia (FG) e la stazione di Frattarolo connesso, attraverso la linea esistente tra Manfredonia e Foggia, alla rete TEN-T nel nodo urbano di Foggia non è mappata come tale. Risulta sconnessa pur se i binari fisicamente esistono e giungono fino al retroporto. Inoltre questa realizzazione sarebbe utile a incrementare, a costi e con tempi molto contenuti, innalzando il target e migliorando l'accesso ad uno dei 58 porti nazionali contribuendo alla maggiore accessibilità in ambito ZES interregionale Puglia-Molise che abbraccia tutto il Molise e la Puglia nella parte settentrionale.

Eppure l'ammodernamento e l'elettrificazione della linea Foggia-Manfredonia incluso il raccordo con il porto alti fondali in Puglia languisce. Inspiegabilmente un investimento che sarebbe utile sia sul versante del trasporto intermodale delle merci che per quello passeggeri non si fa.

E non è un caso isolato. Un altro esempio, altrettanto con duplice utilizzo per merci e passeggeri, riguarda il versante ionico, in Calabria, Basilicata e Puglia, senza dimenticare l'intera rete sarda. Eppure anche l'ISTAT invece, come abbiamo segnalato e riportato con figure anche in questo documento, a gennaio 2023 ha fatto rilevare la permanenza ultraventennale (1996-2020) anche di questo divario territoriale riguardante l'elettrificazione delle linee ferroviari con gap cresciuto negli ultimi 25 anni.

Inoltre, cogliamo l'occasione per segnalare al Presidente e tutti i Componenti a completamento delle proposte effettuate alla Commissione nel presente documento dalla lettera A alla lettera F, visto che siamo ancora nel primo anno della XIX^a Legislatura, che sarebbe altresì rilevante ed essenziale per l'azione parlamentare e per proseguire il dialogo, franco e costruttivo, tra stakeholders:

1. assumere, in base alle segnalazioni effettuate sui singoli programmi, riscontri da parte di RFI Spa ;
2. aggiornare la Programmazione in merito ai Trasporti e alla Logistica presso il MIT, con a partecipazione delle parti sociali, per la redazione in tempi non lunghi di una nuova Pianificazione;
3. innalzare la realizzazione delle opere del cd. ultimo miglio, con riequilibrio sia per i porti che per gli aeroporti, a partire da quelli meridionali con priorità per opere che completano il collegamento alla rete TEN-T, per la costituzione di Hub multimodali integrandoli nella pianificazione urbanistica degli insediamenti produttivi territoriali,
4. giungere ad un contratto di filiera nel comparto della Logistica;
5. favorire, con apposita riforma, l'aggregazione in grandi gruppi nel settore merci e logistica;
6. il potenziamento degli interporti e delle piattaforme logistiche;
7. la ripresa del progetto S.I.S.Te.M.A. del MIT, inopinatamente abbandonato negli anni scorsi, 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*) e con esse delle aree interne, in quanto le città metropolitane sono già oggetto di rilevante attenzione.

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 questo lavoro auspichiamo di aver fornito un contributo concreto per la discussione con delle proposte e restiamo disponibili a eventuali notizie e/o chiarimenti in merito.

Il Responsabile Centro Studi

Dott. Pasquale Cataneo



Il Segretario Generale

Dott. Pietro Serbassi



Allegati:

<https://sindacatofast.it/?q=node/71529>