

Roma, 20/09/2022

Prot. n.11/08/SG

**Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili**

Alla c.a. della Segreteria Tecnica Comitato

[comitatopsc.dgst@mit.gov.it](mailto:comitatopsc.dgst@mit.gov.it)

E, p.c. al sig. Ministro dott. Prof. Enrico Giovannini

[segreteria.tecnica@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.tecnica@pec.mit.gov.it)

E, p.c. al Responsabile Struttura di

Missione Prof. Giuseppe Catalano

[segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it)

Inviata a mezzo email

**Oggetto: Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Delibera CIPESS n. 3/2021) - Avvio della procedura di consultazione scritta ai sensi dell'Articolo 7 del Regolamento interno del Comitato-OSSERVAZIONI-**

La FAST-CONFISAL in merito all'oggetto e a quanto ricevuto con la nota n. 15481 del 07/9/2022 sulla proposta di rimodulazione del Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, illustrata nella Relazione Tecnica in allegato fa presente quanto segue.

#### **Premessa**

Il PSC del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in questione ha nella Relazione tecnica - Rimodulazione interventi, a risorse invariate, per la quale è stato già disposto il nulla osta dalla Direzione generale competente *ratione materiae*.

La presente relazione tecnica illustra la proposta di rimodulazione predisposta da ANAS e trasmessa

formalmente alla Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradale e la vigilanza sui contratti concessori autostradali in data 2 settembre 2022; le motivazioni sottese alla proposta trovano giustificazione, secondo quanto esplicitato dallo stesso Beneficiario, negli aumentati fabbisogni di tutti gli interventi per il notorio aumento dei costi, dall'esigenza di assicurare la cantierabilità delle opere indicate attraverso la riallocazione delle risorse finanziarie originariamente destinate ad altri interventi del PSC, per i quali si è optato di conservare le relative fonti di finanziamento onde assicurare almeno l'attività di progettazione, prevedendo, altresì, di integrare la dotazione finanziaria attingendo a fonti di finanziamento future da allocarsi nel contratto di programma vigente e da aggiornare, tenendo conto peraltro che tutti gli interventi in questione sono già ricompresi nel Contratto di Programma sottoscritto tra Anas e MIMS.

La proposta rappresenta l'esito di pregresse interlocuzioni intercorse tra ANAS e le competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili finalizzate ad assicurare

il conseguimento delle Obbligazioni Giuridicamente Vincolanti entro i termini previsti dalla normativa vigente e, contestualmente, a garantire la copertura dei maggiori fabbisogni derivanti dai recenti aumenti dei costi delle materie prime. La proposta tiene inoltre conto della richiesta formulata dalla Regione Abruzzo relativa alla destinazione di una quota parte delle risorse assegnate ad interventi stradali sul territorio regionale, per un importo pari a 41,630 M€, all'acquisto di materiale rotabile ferroviario.

La scrivente Organizzazione sindacale, in relazione all'esposizione segue l'articolazione per Aree Tematiche e Settori di intervento, in coerenza con quanto stabilito dalle Delibere CIPESS nn. 2 e 3 del 29 aprile 2021, riportando anche il riferimento all'Asse del PO FSC 2014-2020, ha preso in esame:

### **Area Tematica: 07 - "Trasporti e mobilità"**

Settore di intervento: 07.01 - "Trasporto stradale" (Ex Asse A)

La rimodulazione rialloca le risorse degli interventi la cui appaltabilità è slittata avanti nel tempo. Attingendo da tali risorse la rimodulazione consente la copertura dei fabbisogni aggiornati degli interventi per i quali l'OGV è prevista entro i termini stabiliti dalla normativa vigente, nonché il finanziamento di nuovi interventi con l'OGV entro gli stessi termini.

La scrivente O.S. ritiene non condivisibile il finanziamento della sola progettazione e il relativo definanziamento, con particolare riferimento, per i seguenti interventi:

1. *Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S. n. 673 (ex S.S. n. 16) - Lotto 3 - S.S. n. 16 innesto primo lotto Foggia Cerignola al km 16+540 della S.S. n. 673 da PSC Attuale 28,990 mln€ a PSC Rimodulato 3,990 mln€;*
2. *Interventi ricorrenti di manutenzione ai fini del recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - S.S. n. 673 (ex S.S. n. 16) - Lotto 2 - S.S. n. 673 dal casello autostradale al KM 23+650 da PSC Attuale 48,520 mln€ a PSC Rimodulato 4,000 mln€;*
3. *SS 100- Completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B da PSC Attuale 84,000 mln€ a PSC Rimodulato 4,200 mln€;*
4. *Collegamento tra lo svincolo di Rosarno e il porto di Gioia Tauro da PSC Attuale 10,000 mln€ a PSC Rimodulato 0,900 mln€;*
5. *Corridoio Potenza - Tito - Brienza - A2- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi - Candela - S.S. 658 Nuovo itinerario Potenza-Melfi -Lavori di messa in sicurezza del tracciato stradale in tratti saltuari tra i Km 0+000 e Km 48+131 - 3° Stralcio A e Riqualficazione SP Melfi Innesso SS655 da PSC Attuale 64,270 mln€ a PSC Rimodulato 4,270 mln€;*
6. *Lavori di raddoppio da 2 a 4 corsie della statale dal km 19+550 al km 29+289 i in corrispondenza dello svincolo di Angri 1° e 2° lotto dal km 23+100 al km 29+289 in corrispondenza allo svincolo di Angri e di Boscoreale compreso da PSC Attuale 184,000 mln€ a PSC Rimodulato 20,900 mln€;*
7. *SS 121 - Tratto Palermo (A19) - rotatoria Bologneta (da sezione C1 a sezione B) da PSC Attuale 346,900 mln€ a PSC Rimodulato 23,000 mln€;*
8. *S.S. 212 "della Val Fortore" Lavori di completamento alla statale dallo svincolo di S. Marco dei Cavoti a S. Bartolomeo in Galdo (Asse S.S. Fortorina). 1° lotto: «Variante di S. Marco dei Cavoti». 1° e 3° Stralcio" da PSC Attuale 50,000 mln€ a PSC Rimodulato 32,217 mln€.*

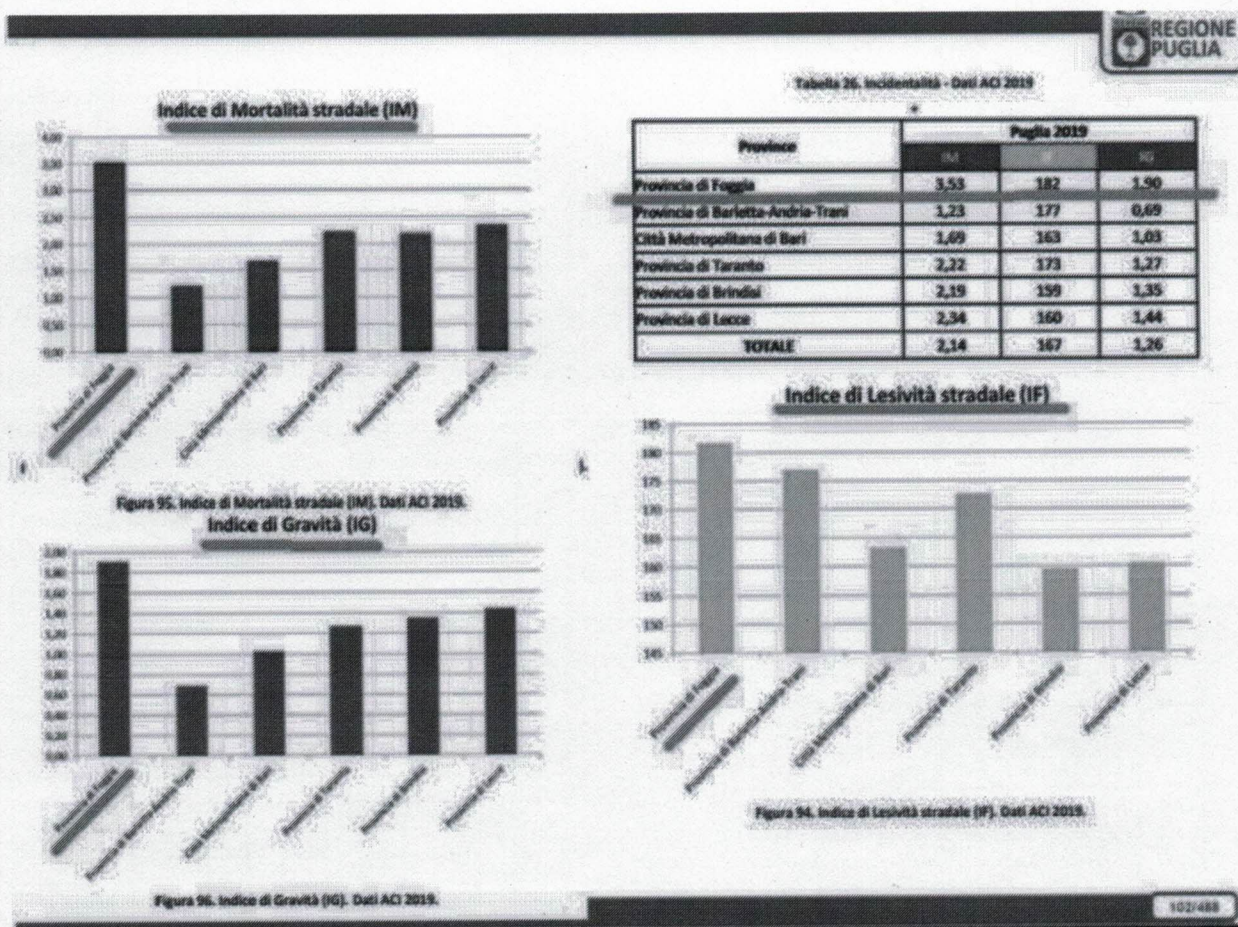
### **Tangenziale ovest di Foggia e SS. 100**

Per quanto attiene i primi tre interventi tale prospettata scelta risulta essere in contrasto con alcune rilevanti indicazioni riscontrate anche dalla scrivente nella documentazione presente nella

relazione generale del Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei trasporti della Regione Puglia presentato lo scorso mese di giugno.

La sicurezza stradale è una responsabilità che interessa tutto il territorio dell'Unione Europea e la sua popolazione. Ridurre il numero delle vittime da incidente stradale e mettere in sicurezza la rete stradale del territorio pugliese sono alcuni importanti obiettivi che la Regione Puglia si è prefissata aderendo alla Carta Europea della Sicurezza Stradale.<sup>1</sup>

Nella richiamata pianificazione pugliese sono state indicate, nel settore stradale, anche le strade a più alta incidentalità in Puglia tra cui rientrano, soprattutto nella provincia di Foggia, quelle indicate con i maggiori indici di mortalità, gravità, lesività con dati relativi al 2019 con fonte ACI riportati nella tabella 26 a pagina 102 del citato Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale Trasporti della Regione Puglia:



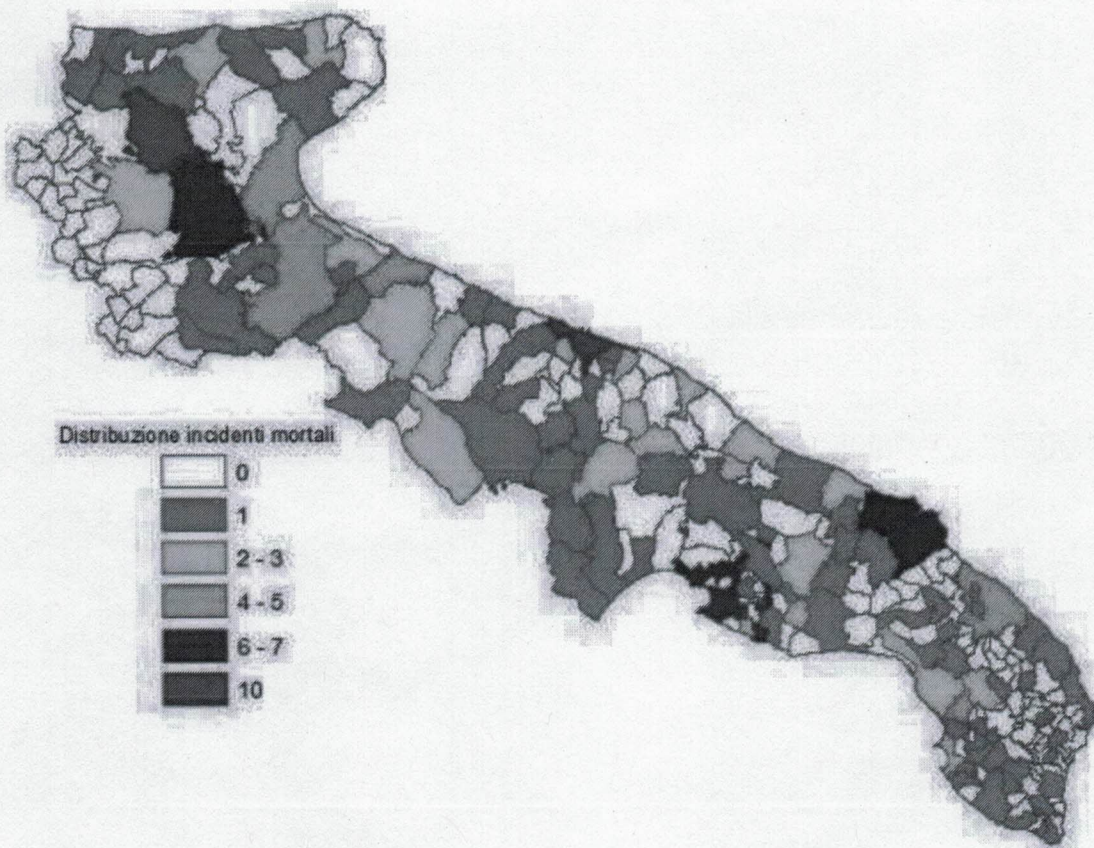
La Regione Puglia si è dotata di un Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale (CRemSS), e con legge regionale 41/2017 ha assegnato all'Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET) i compiti del CRemSS che, dal 1° luglio 2009, si occupa della rilevazione di tutti i sinistri stradali occorsi nella regione Puglia, in virtù del protocollo d'intesa per gestione decentrata della rilevazione degli incidenti stradali di titolarità dell'ISTAT tra Ministero dell'Interno (servizio Polizia Stradale), Ministero della Difesa, Ministero

<sup>1</sup> <http://asset.regione.puglia.it/?mobilita-sicurezza-stradale>

delle Infrastrutture e dei Trasporti, ISTAT, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, UPI e ANCI a cui ha aderito la Regione Puglia per il periodo 2009-2020.

L'ASSET (Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio) pugliese nel suo ultimo rapporto sulla incidentalità stradale in Puglia, relativo al 2021, nella figura 22 che riguarda la distribuzione degli incidenti stradali mortali per comune conferma la drammatica situazione rappresentata con i dati ACI del 2019. Risulta pertanto evidente che vi è una estrema e urgentissima necessità di intervenire con il condiviso obiettivo, previsto dal nuovo 'Piano Nazionale della Sicurezza Stradale di ridurre del 50% entro il 2030 le vittime e i feriti gravi degli incidenti rispetto al 2019, come indicato dalla Commissione europea e dall'Agenda 2030 dell'Onu.

**Figura 22 – Distribuzione Incidenti stradali mortali per comune, Puglia, 2021**



<http://asset.regione.puglia.it>

Dr. Pierpaolo Bonerba Ph.D.  
Posizione Organizzativa sicurezza stradale  
Responsabile Centro di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale  
ASSET – Regione Puglia

22 di 25

Invece per la SS 673 Tangenziale Ovest di Foggia (che si trova nel territorio di colore rosso) si è registrato un primo definanziamento nel 2020 di circa 70 mln€, con un incomprensibile passaggio

da sezione B a sezione C1, nel 2021 è stata inserita nelle opere commissariate dal Governo con DPCM mentre oggi viene proposto addirittura un ulteriore definanziamento di altri 80 mln€.

Analogo percorso di incomprensibile definanziamento, seppur non con la contraddittoria e inadeguata previsione progettuale registrata per la tangenziale foggiana, riguarda la SS 100.

### ***Collegamento tra lo svincolo di Rosarno e il porto di Gioia Tauro***

Su questo intervento la nostra contrarietà è motivata da una maggiore e consistente attività legata alla infrastruttura portuale e logistica meridionale che sta sempre più aumentando la sua importanza per l'intero sistema di trasporto e logistica italiano e al venir meno, in pochi mesi, quanto definito in termini di finanziamento a dicembre dello scorso anno<sup>2</sup>. Recentissimi accordi tra società del gruppo FSI e MSC, il pieno sviluppo della ZES Calabria con le previsioni anche della programmazione<sup>3</sup> inserita nel sistema S.I.L.O.S. della Camera dei Deputati e sul sito Opencoesione<sup>4</sup> proiettano su tale contesto territoriale la necessità di sostenere anche quella opera di cui trattasi, sia per la valenza sistemica che per i modesti importi previsti per la sua realizzazione. Appare pertanto incomprensibile che, in un contesto così dinamico, in crescita e con rilevanti necessità di incrementare l'intermodalità tra trasporto marittimo e quello terrestre si definanzia e altrove, magari con minori opportunità di crescita e sviluppo, sia puntuale che sistemico, si prevedono investimenti e finanziamenti in aumento.

### **Per i restanti punti dal n. 5 al n. 8.**

Non risultano comprensibili questi rilevanti definanziamenti in regioni che, non avendo altre rilevanti dotazioni infrastrutturali in tali contesti territoriali, sono fortemente penalizzate nella mobilità e nella sicurezza stradale dalle rimodulazioni proposte in questi punti.

Tutto ciò premesso

la scrivente Organizzazione sindacale ritiene la rimodulazione prospettata per gli interventi segnalati in elenco, in base a quanto motivato, non proficua e utile, anzi contraddittoria e in palese antitesi con gli obiettivi generali del Fondo di sviluppo e Coesione e non contribuendo a rafforzare il lavoro, l'incremento economico e la crescita sociale nelle regioni in ritardo di sviluppo e di conseguenza dell'intero Paese, con gli altri strumenti di programmazione e, più in generale, anche con gli indirizzi strategici del Documento Strategico per la mobilità stradale<sup>5</sup> e

<sup>2</sup> <https://www.zmedia.it/riconoscimento-di-rango-di-interesse-nazionale-collegamento-svincolo-di-rosarno-con-il-porto-di-gioia-tauro/>

<sup>3</sup> <https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Opere?page=52>

<sup>4</sup> <https://opencoesione.gov.it/it/progetti/5mtra1a1a028/>

<sup>5</sup> [https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-07/Documento\\_strategico\\_mobilit%C3%A0\\_stradale.pdf](https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-07/Documento_strategico_mobilit%C3%A0_stradale.pdf)

con l'impegno del MIMS per aumentare la sicurezza stradale e ridurre l'incidentalità con gli obiettivi fissati dal Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030<sup>6</sup>, che a marzo scorso ha ottenuto il via libera da parte della Conferenza Unificata, di cui il più importante è quello di ridurre del 50% gli incidenti mortali entro il 2030.

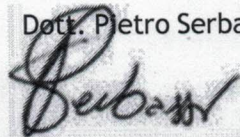
Infine chiede di conoscere se le rimodulazioni previste comportano il pieno rispetto del principio (di cui all'art. 1, co. 6, legge n. 147/2013) che riserva l'impiego delle risorse del FSC per un importo con percentuali di legge tra macroaree territoriali non inferiore all'80 per cento per interventi nelle regioni del Sud<sup>7</sup>,

Tale posizione, in estrema coerenza e trasparenza con altre comunicazioni ufficiali fatte al riguardo, è trasmessa per conoscenza anche al sig. Ministro Giovannini e al Responsabile della Struttura di Missione prof. Catalano.

Distinti saluti

Il Segretario Generale FAST-CONFESAL

Dott. Pietro Serbassi



<sup>6</sup> [https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-03/Piano%20Nazionale%20Sicurezza%20Stradale%202030\\_%20slide.pdf](https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-03/Piano%20Nazionale%20Sicurezza%20Stradale%202030_%20slide.pdf)

<sup>7</sup> [https://www.camera.it/temiap/documentazione/temi/pdf/1105606.pdf?\\_1554679313553](https://www.camera.it/temiap/documentazione/temi/pdf/1105606.pdf?_1554679313553)