

Prot. 19/08/SG

Roma, 08/05/2023

Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti**DIREZIONE GENERALE PER LO SVILUPPO DEL
TERRITORIO, LA PIANIFICAZIONE E I
PROGETTI INTERNAZIONALI****Divisione III- Articolazione territoriale delle
reti infrastrutturali. Pianificazione e
programmazione di settore. Programmazione
negoziata.**Alla c.a. dell'Autorità Responsabile del PSC
Avv. Maria Sgarigliadg.prog-div3@pec.mit.gov.it

Alla c.a. della Segreteria Comitato Tecnico

comitatopsc.dgst@mit.gov.it

**Oggetto: Piano sviluppo e Coesione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Delibera
CIPESS n. 3/2021) – Avvio procedura scritta d'urgenza per approvazione della relazione
Annuale di attuazione al 31.12.2022- Osservazioni.**

La scrivente Organizzazione sindacale ringrazia la responsabile dell'Autorità e la segreteria tecnica del PSC per l'occasione fornita in merito all'oggetto.

La FAST è la Federazione Autonoma Sindacati dei Trasporti della Confederazione generale Sindacati Autonomi Lavoratori CONFSAL che, nella nuova configurazione del CNEL 2023-2028, all'esito di rigide ed oggettive valutazioni, si è vista riconoscere lo stesso grado di rappresentatività di una delle tre Confederazioni non autonome e la prima tra le autonome, contando oltre due milioni di iscritti sia nel settore pubblico che in quello privato ed essendo presente con migliaia di sedi a livello comunale, provinciale, regionale e nazionale.

Come Organizzazione sindacale abbiamo esaminato la documentazione inviataci con Sua nota prot. 0006091 del 02.05.2023, con procedura d'urgenza e nel solco della collaborazione istituzionale sempre assicurata nel segnalare, in via prioritaria e dal punto di vista metodologico la ristrettezza dei tempi per l'esame di quanto inviato riteniamo necessario evidenziare le seguenti osservazioni.

Pur apprezzando i rilevanti sforzi fatti in merito allo stato di avanzamento del Piano Sviluppo e Coesione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con una dotazione complessiva assegnata di risorse FSC pari a 16.920,42 milioni di euro di provenienza contabile 2014-2020

Tab. 1: Risorse originariamente assegnate al PSC MIT dalla Delibera CIPESS n. 3/2021

Atto di riferimento	Strumento di programmazione	Provenienza contabile delle risorse	Risorse originariamente assegnate all'Amministrazione	
			Ciclo di programmazione (strategia di riferimento e monitoraggio) 2014-2020	Totale
Delibera CIPE n. 54 del 01/12/2016 Delibera CIPE n. 98 del 22/12/2017 Delibera CIPE n. 12 del 28/02/2018 Delibera CIPE n. 28 del 20/05/2019 Delibera CIPE n. 47 del 24/07/2019 Delibera CIPE n. 4 del 17/04/2020 Delibera CIPE n. 34 del 28/07/2020	PIANO OPERATIVO INFRASTRUTTURE	2014-2020	14.561,42	14.561,42
Totale assegnazioni (non destinate a CIS o normate e da disposizioni di legge)			14.561,42	14.561,42
Delibera CIPE n. 62 del 03/08/2011 Delibera CIPE n. 54 del 01/12/2016	CIS SALERNO-REGGIO CALABRIA – QUOTA MIT	2014-2020	40,00	40,00
	CIS NAPOLI-BARI – QUOTA MIT	2014-2020	843,00	843,00
	CIS MESSINA-CATANIA-PALERMO – QUOTA MIT	2014-2020	1.451,00	1.451,00
Totale assegnazioni destinate a CIS			2.334,00	2.334,00
Legge 145 30/12/2018 art 1 comma 131 e 132, Delibera CIPE n. 47 del 24/07/2019	AEROPORTO DI REGGIO CALABRIA - PIANO OPERATIVO INFRASTRUTTURE	2014-2020	25,00	25,00
Totale assegnazioni normate da disposizioni di legge			25,00	25,00
Totale risorse assegnate			16.920,42	16.920,42

che a seguito dell'ultima rimodulazione del Piano approvata dal Comitato di sorveglianza in data 16 dicembre non possiamo non far rilevare, in questa sede, quanto già segnalato con la nostra nota Prot. n. 15/08/SG del 16/12/2022 (allegato 1), avente oggetto "Comitato di sorveglianza PON Infrastrutture e reti 2014-2020 seduta plenaria giusta vs. nota prot. n. 20898 del 07.12.22 - memoria scritta", che si ripropone in tutti i suoi contenuti anche in questa sede.

In tale nota, pur apprezzando i rilevanti sforzi fatti in merito allo stato di avanzamento del Programma abbiamo fatto rilevare che, purtroppo, la spesa certificata del PON di 800 mln € (FESR), risultava essere pari al 68% della dotazione FESR originaria e che si riduceva al 43% considerando anche la dotazione aggiuntiva REACT-EU, non risultando ciò un dato positivo, oggi come a dicembre 2022.

Oltre alla nota suddetta abbiamo effettuato altre annotazioni in precedenza, con altrettante comunicazioni ufficiali sia all'Autorità responsabile del PSC che al Comitato di Sorveglianza del PON IeR 2014-2020.

Una di queste, ad esempio, quella effettuata nel corso della seduta plenaria del 26 ottobre 2021 e in alcune riunioni successive su rimodulazioni che, come Organizzazione Sindacale, non abbiamo condiviso, e che di seguito si richiameranno per cenni e spunti, allegando le predette note anche alla presente.

In base alle predette rimodulazioni oggi riscontriamo il seguente Piano Finanziario PSC per Area Tematica e Settore d'Intervento:

Tab. 2: Piano finanziario del PSC per aree tematiche e settori di intervento a seguito dell'ultima rimodulazione del Piano approvata dal Comitato di Sorveglianza (dicembre 2022)

Area tematica 05 - AMBIENTE E RISORSE NATURALI	
Settore di intervento 05.01 - RISCHI E ADATTAMENTO CLIMATICO	1.219,799
Settore di intervento 05.02 - RISORSE IDRICHE	556,494
Settore di intervento 05.05 - NATURA E BIODIVERSITA'	81,625
Totale area tematica 05 - Ambiente e risorse naturali	1.857,918
Area tematica 07- TRASPORTI E MOBILITA'	
Settore di intervento 07.01 - TRASPORTO STRADALE	6.404,215
Settore di intervento 07.02 - TRASPORTO FERROVIARIO	4.162,500
Settore di intervento 07.03 - TRASPORTO MARITTIMO	354,810
Settore di intervento 07.04 - TRASPORTO AEREO	224,920
Settore di intervento 07.05 - MOBILITÀ URBANA	3.849,133
Totale area tematica 07 - Trasporti e mobilità	14.995,578
Area tematica 08- RIQUALIFICAZIONE URBANA	
Settore di intervento 08.01 - EDILIZIA PUBBLICA	50,670
Totale area tematica 08 - Riqualificazione	50,670
Area tematica 12- CAPACITA' AMMINISTRATIVA	
Settore di intervento 12.02 - ASSISTENZA TECNICA	16,250
Totale area tematica 12 -Capacità amministrativa	16,250
Totale PSC - sezione ordinaria	16.920,416

Avevamo sottoposto all'attenzione dell'Autorità di gestione i ritardi nell'impegno e nella spesa degli interventi programmati, su questa situazione in quanto, a nostro modesto avviso, vi erano già evidenti e palesi connotazioni di tale non positiva conseguenza anche dal punto di vista della effettiva spesa e quindi nella scarsa realizzazione degli interventi previsti a livello territoriale.

Quanto sopra riportato trova conferma nella Relazione di Attuazione in esame con specifico riferimento:

- agli Obiettivi perseguiti con Indicazione dei principali indicatori di realizzazione e di risultato, nella Tab.3 analizzando gli indicatori di output del Piano con valori programmati e realizzati al 31.12.2022;
- per le previsioni di spesa per ciascuna annualità del primo triennio (M€) sia nella Tab. 5 Previsioni di spesa area territoriale Mezzogiorno che nella Tab. 6 per il Centro-Nord;

A questo scenario ricognitivo non positivo si aggiunge, quale ulteriore tendenza che necessita invertire, lo stato di avanzamento finanziario del Piano per area tematica e settore d'intervento al 31.12.2022 con dati trasmessi e validati dal Sistema Nazionale di Monitoraggio BDU.

Purtroppo confrontando quanto riportato in tabella 7 Avanzamento finanziario PSC MIT al 31.12.2022 Mezzogiorno con la tabella 8 Avanzamento finanziario PSC MIT al 31.12.2022 Centro-Nord emerge che per l'Area tematica 05 Ambiente e risorse naturali gli Impegni ammessi per il Mezzogiorno si attestano a 25% dei Costi ammessi mentre i Pagamenti ammessi sono pari al 9%

dei Costi totali. Parallelamente per il Centro-Nord invece le predette voci, nell'ordine, sono rispettivamente il 33% (+ 9% rispetto al Mezzogiorno) dei Costi ammessi mentre i Pagamenti ammessi sono pari al 15% (+ 6% rispetto al Mezzogiorno) dei Costi totali ammessi.

Passando all'esame dell'Area tematica 07 Trasporti e mobilità le differenze, soprattutto rispetto ai pagamenti sono più consistenti: gli Impegni ammessi per il Mezzogiorno si attestano al 30% dei Costi ammessi mentre i Pagamenti ammessi sono pari al 6% dei Costi totali, attraverso il confronto con l'altra macroarea territoriale Centro-Nord sono rispettivamente il 39% (+ 9% rispetto al Mezzogiorno) dei Costi ammessi mentre i Pagamenti ammessi sono pari al 15% (+ 9% rispetto al Mezzogiorno) dei Costi totali ammessi.

A mò di esempio, con specifico riferimento all'evidenza sulle rimodulazioni effettuate si richiama quello incluso nella Tab. 21 a pag. 24 della Relazione relativo alla Regione Puglia Direzione generale TPL che ha previsto il definanziamento della cd. Penetrazione urbana nella città di Manfredonia per un importo di 50 milioni di euro. I motivi della nostra non condivisione rispondendo alla Vs. lettera prot. n. 14200 del 2/8/2022, e che qui si ripropongono integralmente, sono stati esposti nella ns. nota prot. n.10/03/SG del 09.08.22 inviataVi con e-mail in data 11.08.2022 (allegato 2) . Nelle nostre osservazioni facevamo rilevare le numerose contraddizioni con uno stralcio, che qui di seguito si riporta, rimandando per completezza alla lettura di quanto allegato: *“rispetto alla rimodulazione per acquisto di materiale rotabile peraltro con rilevanti investimenti già realizzati in tale direzione, non proficua e utile, anzi contraddittoria e in palese antitesi con quanto previsto dagli indirizzi UE, nazionali e regionali e finanziato in altri contesti territoriali, sia in altre macroaree che nella stessa regione Puglia, pertanto la rimodulazione delle risorse degli interventi riguardanti la Penetrazione urbana di Manfredonia, pari a 50 milioni di euro la scrivente Organizzazione sindacale ritiene che debbano essere destinate nello stesso ambito territoriale, che lo aspetta dal Piano Triennale dei Servizi 2009-2013, con l'investimento per l'elettrificazione della linea ferroviaria Foggia-Manfredonia di circa 42 km (incluso il raccordo di circa 8 km per il quale necessitano altre opere, con diramazione dalla stazione di Frattarolo al Porto alti fondali di Manfredonia.”*

A rafforzare tale nostra predetta e odierna osservazione, che prevedeva l'elettrificazione della linea ferroviaria tra Manfredonia e Foggia e del locale raccordo (già esistente ma, stranamente, non mappato) con il Porto Alti Fondali sipontino e la stazione di Frattarolo della predetta linea (con un duplice utilizzo per pax e merci e quindi investimento più vantaggioso rispetto a linee dedicate ad una sola tipologia di trasporto), c'è stata, postuma, la situazione rappresentata nella seduta plenaria del Comitato di Sorveglianza del PON leR 2014-2020 a margine dei lavori anche a

seguito di quanto esposto nella Relazione ex art. 114 Reg. (UE) 1303/2013.

In tale ambito abbiamo prodotto osservazioni scritte con nota Prot. n. 15/08/SG del 16.12.2022 (allegato 1) in cui si evince la necessità, a seguito della lettura dei risultati del Programma: Assi I e II/2 sul Valore realizzato degli indicatori di output in relazione al target al 2023 -Indicatore Unità di misura- di intervenire per innalzare la Quota di raggiungimento del target soprattutto dei seguenti indicatori:

- | | | |
|------|--|--------|
| I. | Ultimo miglio - lunghezza raccordi ferroviari/binari | 6,6%; |
| II. | Ultimo miglio - lunghezza raccordi stradali metri | 32,0%; |
| III. | Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati | 40,4%; |
| IV. | Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali) | 42,9%. |

In estrema sintesi si ha la riprova che quanto da noi affermato in merito aveva ed ha le molteplici finalità, previste dalle vigenti programmazioni UE e nazionali, consentendo di:

- innalzare il target di indicatori ad oggi (dicembre 2022) molto lontani dal target previsto;
- rendere l'elettrificazione e l'ammodernamento della linea e del raccordo ferroviario ad uno dei 58 porti della rete nazionale, doppiamente vantaggiosi, in quanto utile sia per il trasporto pax che merci;
- valorizzerebbe una infrastruttura portuale esistente e destinataria di circa 120 mln di finanziamento pubblico per manutenzione e rifunzionalizzazione;
- renderebbe ancor più raggiungibile e funzionale l'unico porto nazionale, a servizio della parte settentrionale della ZES interregionale Puglia-Molise e anche della Piattaforma Logistica di Foggia-Incoronata con interventi infrastrutturali in itinere;

Tutto, assume ulteriore considerazioni in relazione alla valenza del capoluogo della provincia di Foggia in quanto nodo urbano sulla rete TEN-T e Polo di trasporto terrestre (ferroviario e stradale) e aereo, con la ripresa dei voli dall'aeroporto Gino Lisa, nonché crocevia di ben due corridoi multimodali (Baltico-Adriatico esteso da Ancona in Puglia e Scandinavo-Mediterraneo).

Proseguendo sulle osservazioni poste dalla scrivente O.S. in merito alle rimodulazioni, richiamiamo quelle poste con la Vs. nota n. 15481 del 07.09.22 e relativa relazione tecnica che sembrano non essere riportate nella Relazione Annuale di Attuazione al 31.12.2022 in esame.

Su tale rimodulazione abbiamo posto come FAST-CONFESAL nostre osservazioni, esposte con ns. nota prot. n.11/08/SG del 20.09.22 (allegato n.3), che ci preme, anche in questo caso, doveroso richiamare.

In riferimento agli interventi proposti 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, abbiamo preso in esame prima l'Area Tematica: 07 - "Trasporti e mobilità" Settore di intervento: 07.01 - "Trasporto stradale" (Ex Asse A).

La rimodulazione prevedeva di riallocare 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., ora come allora, 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 Innesto 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** 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 Bolognetta (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€.

Rimandando per gli approfondimenti e le motivazioni per i punti dal 5 all'8 alla lettura dell'allegato di riferimento risulta utile riportare, di seguito, quanto espresso dalla scrivente rispetto ai punti dall'1 al 4.

Tangenziale ovest di Foggia e SS. 100 (punti 1, 2 e 3)

Per quanto attiene i primi tre interventi tale prospettata scelta risultava, a settembre scorso, e risulta anche oggi 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 a giugno 2022.

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, anche nel territorio pugliese, sono alcuni importanti obiettivi che la Regione Puglia si è prefissata aderendo alla Carta Europea della Sicurezza Stradale.¹

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 e Taranto, 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:

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



Figura 95. Indice di Mortalità stradale (IM). Dati ACI 2019.

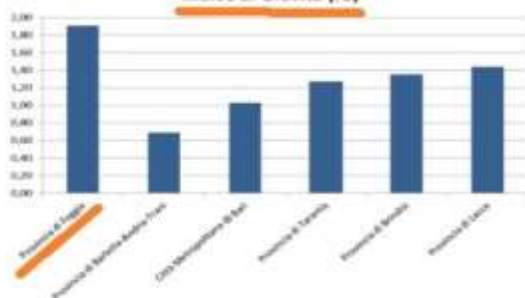


Figura 96. Indice di Gravità (IG). Dati ACI 2019.

Tabella 26. Incidentalità - Dati ACI 2019

Province	Puglia 2019		
	IM	IG	IF
Provincia di Foggia	3,53	182	1,90
Provincia di Bari	1,23	177	0,69
Città Metropolitana di Bari	1,69	163	1,03
Provincia di Taranto	2,22	173	1,27
Provincia di Brindisi	2,19	159	1,35
Provincia di Lecce	2,34	160	1,44
TOTALE	2,14	167	1,26

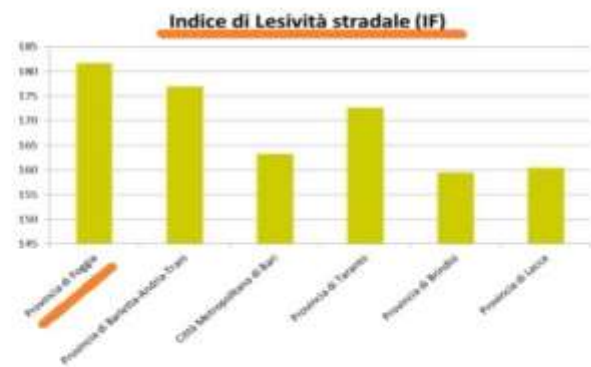
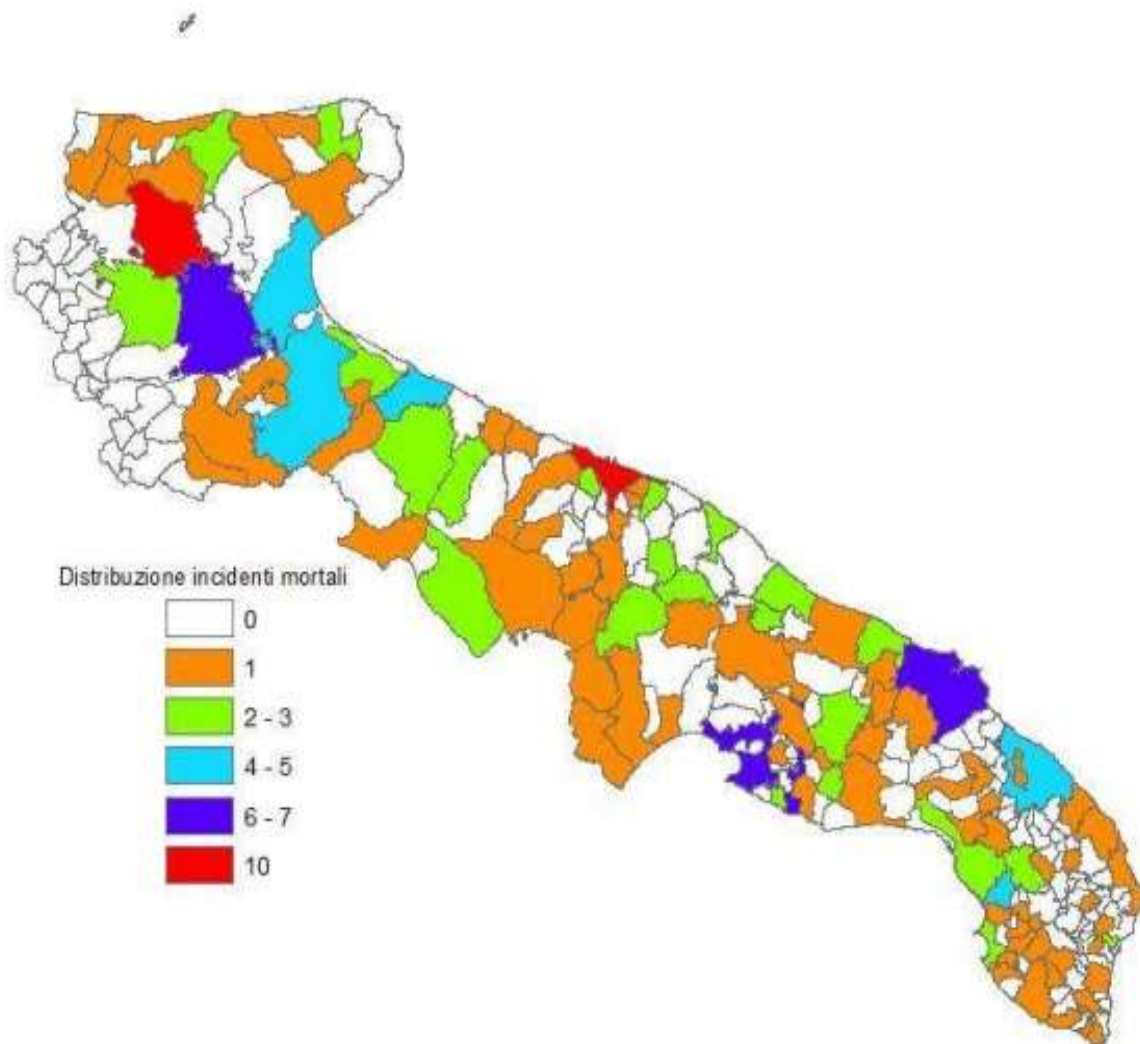


Figura 94. Indice di Lesività stradale (IF). Dati ACI 2019.

102/488

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 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.

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

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.

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 (punto 4)

Su questo intervento, invece, la nostra contrarietà era ed 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 anno².

Recentissimi accordi tra società del gruppo FSI e MSC, il pieno sviluppo della ZES Calabria con le previsioni anche della programmazione³ inserita nel sistema S.I.L.O.S. della Camera dei Deputati e sul sito Opencoesione⁴ 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.

Ciò nell'ottica di poter migliorare la competitività dell'intero sistema di trasporto, in particolare delle merci, in cui come Paese siamo in presenza di un trend negativo da circa un ventennio, per il settore internazionale, con un saldo negativo della bilancia dei pagamenti che, nel 2021, è stato di circa 11 miliardi di euro (che diventano quasi 12 con i pax e servizi postali), come riportato nella tabella 4 di uno studio pubblicato dall'ufficio statistica di Bankitalia⁵

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

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

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

⁵ https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/2022-indagine-trasporti-internazionali/statistiche_ITM_08062022.pdf

Tabella 4 - Bilancia trasporti mercantili internazionali merci

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	2.525	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
Memo:											
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
A in percentuale di B		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.

Fonte: Bankitalia - Statistiche - Indagine sui trasporti internazionali di merci - 2021

Appariva a settembre scorso e appare ancora oggi incomprensibile, non intervenire in una logica



sistemica nazionale, incrementando l'intermodalità tra trasporto marittimo e quello terrestre per quelle strutture portuali meridionali che, in un contesto così dinamico, sono in crescita e con rilevanti necessità-. Per questo era è ed incomprensibile il definanziamento mentre altrove, magari con minori opportunità di crescita e sviluppo, sia puntuale che

sistemico, si prevedono investimenti e finanziamenti in aumento. Per quanto prospettato la scrivente Organizzazione sindacale riteneva e ritiene la rimodulazione prospettata per i suddetti interventi, non proficua e utile, anzi, ribadisce la contraddittorietà di tale indirizzo che risulta essere in palese antitesi con gli obiettivi generali del Fondo di sviluppo e Coesione. Inoltre appare

non contribuire a rafforzare il lavoro, l'incremento economico e la crescita sociale nelle regioni in ritardo di sviluppo e di conseguenza dell'intero Paese, come previsto dagli altri strumenti di programmazione e, più in generale, anche con gli indirizzi strategici del Documento Strategico per la mobilità stradale⁶ nonché rispetto all'impegno del MIT (ex MIMS) ad aumentare la sicurezza stradale e ridurre l'incidentalità, obiettivi fissati dal Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030⁷, tra cui il più importante è quello di ridurre del 50% gli incidenti mortali entro il 2030.

Passando, infine, all'esame del punto 21) INFORMATIVA SUI CONTRATTI ISTITUZIONALI DI SVILUPPO della Relazione Annuale di Attuazione del PSC , si richiamano di seguito i CIS denominati:

1. Napoli-Bari-Lecce-Taranto (sottoscritto in data 2 agosto 2012) inclusa la linea Potenza-Foggia;
2. Messina-Catania-Palermo (sottoscritto in data 28 febbraio 2013);
3. Salerno-Reggio Calabria (sottoscritto in data 18 dicembre 2012);
4. "Volare" aeroporti calabresi (sottoscritto il 3 ottobre 2022);

come O.S. non possiamo non sottolineare che riteniamo indispensabile e prioritaria, soprattutto per i primi tre, una notevole accelerazione delle procedure progettuali e dell'apertura dei cantieri.

Per il CIS ferroviario Napoli-Bari-Lecce-Taranto inclusa la linea Potenza-Foggia non possiamo non sottolineare che stiamo registrando, anche in questo caso, ritardi incomprensibili che abbiamo nelle nostre attività di collaborazione e sorveglianza segnalato puntualmente in precedenza e che segnaliamo nuovamente anche oggi.

Due esempi significativi :

- il primo riguarda proprio l' Ammodernamento della linea ferroviaria Potenza-Foggia sottoprogetto 2, compreso il tratto fino a San Nicola di Melfi a servizio dell'area industriale lucana. Tale progettualità con CUP J19B120000400001 era prevista addirittura dalla precedente programmazione 2007-2013 come si rileva dalla scheda sul sito Opencoesione⁸.

⁶ https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-07/Documento_strategico_mobilit%C3%A0_stradale.pdf

⁷ https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-03/Piano%20Nazionale%20Sicurezza%20Stradale%202030_%20slide.pdf

⁸ <https://opencoesione.gov.it/it/progetti/1mise34b/>

CUP: J19B12000040001

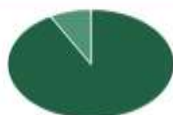
**LINEA POTENZA- FOGGIA - AMMODERNAMENTO,
SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE
DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E
CONSOLIDAMENTO SEDE**

Scarica il progetto  CSV  JSON

I dati pubblicati sono aggiornati al 31/10/2022

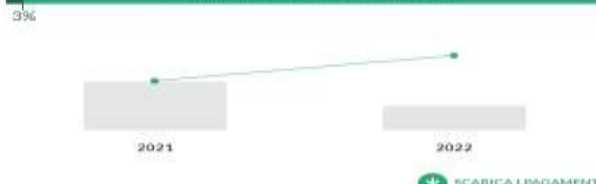
Costo pubblico monitorato
€ 162.000.000,00
di cui risorse coesione € 149.000.000,00

• Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 149.000.000
• Stato: altri provvedimenti 13.000.000



Altre risorse - Da reperire: € 70.000.000

Pagamenti monitorati
€ 5.559.950,26
di cui risorse coesione € 5.113.781,41



 SCARICA I PAGAMENTI

Natura

INFRASTRUTTURE
AMPLIAMENTO O POTENZIAMENTO

Tema

TRASPORTI E MOBILITÀ
FERROVIE

Territorio

Ascoli Satriano, Atella, Avigliano,
BASILICATA, Barile, Candela, FOGGIA,
Foggia, Melfi, Ortona, POTENZA,
PUGLIA, Potenza, Rapolla, Rionero in
Vulture, Ripacandida, Rocchetta
Sant'Antonio



Soggetti

PROGRAMMATORE
**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**

ATTUATORE
**RETE FERROVIARIA ITALIANA
SOCIETA' PER AZIONI - RFI S.P.A.**

BENEFICIARIO
**RETE FERROVIARIA ITALIANA
SOCIETA' PER AZIONI - RFI S.P.A.**

PRIORITÀ QSN
Reti e collegamenti per la mobilità

OBIETTIVO GENERALE QSN
Accelerare la realizzazione di un
sistema di trasporto efficiente,
integrato, flessibile, sicuro e sostenibile
per assicurare servizi logistici e di
trasporto funzionali allo sviluppo

OBIETTIVO SPECIFICO QSN
Favorire la connessione delle aree
produttive e dei sistemi urbani alle reti
principali, le sinergie tra i territori e i
nodi logistici e l'accessibilità delle aree
periferiche: migliorare i servizi di
trasporto a livello regionale e
promuovere modalità sostenibili

Ambito di programmazione

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2007-2013
Fondo per lo Sviluppo e la Coesione relativo alla programmazione 2007-2013

Programma
PROGRAMMA ATTUATIVO SPECIALE FSC DIRETTRICI FERROVIARIE

Linea
Direttrice ferroviaria Napoli Bari Lecce Taranto

Azione
Direttrice ferroviaria Napoli Bari Lecce Taranto altre opere

Di fatto ad oggi sono ancora rallentati dall'attuatore/beneficiario e, quindi, non raggiunti gli obiettivi generali e specifici del QSN nonché le finalità dell'opera, dal 2007 ad oggi, e cioè *"Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili"*.

- il secondo riguarda invece la stazione AV Foggia-Cervaro con CUP J24C20000000009⁹ che, una volta realizzata, farà ridurre, per singolo viaggio, di oltre 11 minuti con i treni veloci e di oltre 15 con gli Intercity i tempi attuali dalla Puglia, ma anche per la provincia di

⁹ <https://opencoesione.gov.it/it/progetti/5mtra1b1r008/>

Potenza, per e da Roma. IE' il caso di sottolineare che in tempi e con costi molto contenuti (inizialmente 20 mln oggi passati a 40 mln di euro), rispetto ad altri interventi simili sulla stessa opera, si raggiungerà più di un sesto dell'obiettivo di riduzione dei tempi di percorrenza tra Bari e Roma (60 minuti) previsto con l'investimento complessivo del CIS pari a circa 7,7 miliardi di euro.

Titolo intervento	Regione	localizzazione	Area Tematica	Settore di intervento	Importo ammesso
Raddoppio e velocizzazione Frasso telesino - Vitulano III Lotto S.Lorenzo M. - Vitulano	Campania	SUD	7	07.02-Trasporto ferroviario	215.000.000,00 €
Raddoppio Orsara - Bovino	Puglia	SUD	7	07.02-Trasporto ferroviario	501.000.000,00 €
Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia - Bari - Brindisi	Puglia	SUD	7	07.02-Trasporto ferroviario	92.000.000,00 €
Stazione AV Foggia - Cervaro	Puglia	SUD	7	07.02-Trasporto ferroviario	20.000.000,00 €
Sistemazione del nodo di Bari	Puglia	SUD	7	07.02-Trasporto ferroviario	15.000.000,00 €
TOTALE COMPLESSIVO					843.000.000,00 €

Tab.29: Interventi relativi al CIS Napoli-Bari-Lecce/Taranto

Doveva essere in esercizio, come prevedeva il cronoprogramma della scheda n. 3 del F.S.C. 2014-2020, già dallo scorso mese di luglio. Purtroppo oggi non solo i lavori non sono iniziati ma siamo stati costretti, come organizzazione sindacale, a segnalare anche che il progetto, recentemente presentato in apposita conferenza dei servizi, prevedeva una fermata e non una stazione come invece previsto dalle schede e dalle fonti di finanziamento.

Il Comune di Foggia con Delibera Commissariale n. 10 del 07.02.2023, in Conferenza di Servizi ex art. 14-bis della L.241/1990 e s.m.i. di cui all'art. 53-bis del D.L. 77/2021, convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021 e s.m.i. per il Progetto definitivo della Nuova Fermata AV Foggia-Cervaro sulla tratta ferroviaria Foggia-Caserta. CUP: J24C20000000009, ha espresso parere favorevole alla realizzazione della Nuova Fermata AV di Foggia al km 4+000 della Linea Foggia-Potenza, alle seguenti condizioni e prescrizioni su temi ed azioni progettuali non risolti con sufficiente definizione nel progetto definitivo che debbono trovare puntuale riscontro nel progetto esecutivo dell'opera:

- **Collegamento della Fermata AV alla rete sovralocale di completamento dell'Orbitale con l'intersezione sulla SS16**, seguendo l'ipotesi di viabilità di accesso riportata nello Studio di Prefattibilità redatto dall'Amministrazione comunale di Foggia nel Marzo 2020, che collega agevolmente anche l'Aeroporto "Gino Lisa", richiamata nella relazione dell'Ufficio Urbanistica alla figura 5.
- **Realizzazione della Stazione, in luogo della semplice Fermata**, per garantire l'intermodalità, nel rispetto della proposta di revisione della rete TEN-T operata dalla Regione Puglia

nell'ambito del suo adottato Piano dei Trasporti e degli obiettivi strategici comunitari.

- **Realizzazione di una linea di Bus Rapid Transit con mezzi elettrici** che colleghi la Stazione Centrale con la Fermata AV passando per Piazza Cavour attraversando la periferia sud della città.

In questi due casi segnalati per il CIS ferroviario AV Napoli-Bari-Lecce risulta evidente che il soggetto beneficiario/attuatore quindi RFI ha accumulato, in entrambi i casi, ritardi inspiegabili. In particolare, nel secondo caso, con la presentazione di un progetto di Fermata e non di Stazione che, peraltro, una volta realizzato porterà vantaggi rilevanti di riduzione dei tempi di percorrenza per oltre 4 milioni tra pugliesi e lucani interessati da entrambi gli interventi, con costi contenuti e, invece, di rilevante patto sia dal punto di vista dell'accessibilità e coesione territoriale che per la competitività e lo sviluppo socioeconomico delle regioni interessate che, oltre alla Campania, sono Puglia e Basilicata.

Anche per gli altri due CIS ferroviari, Messina-Catania-Palermo e Salerno-Reggio Calabria, pur apprezzando gli sforzi compiuti in questo ultimo periodo riteniamo indispensabile segnalare la necessità di porre una concreta accelerazione e priorità per la loro realizzazione a partire ad esempio da quelli previsti dalla seguente Tab. 30 CIS Messina-Catania-Palermo.

Tab.30: Interventi relativi al CIS Messina-Catania-Palermo

Titolo intervento	Regione	Localizzazione	Area Tematica	Settore di intervento	Importo ammesso
Potenziamento Fiumetorto Lercara Friddi - Prima fase funzionale	Sicilia	SUD	7	07.02-Trasporto ferroviario	350.000.000,00 €
Nuovo collegamento Palermo - Catania	Sicilia	SUD	7	07.02-Trasporto ferroviario	866.000.000,00 €
Interramento della linea ferroviaria Catania Siracusa per allungamento pista aeroporto di Catania	Sicilia	SUD	7	07.02-Trasporto ferroviario	235.000.000,00 €
TOTALE COMPLESSIVO					1.451.000.000,00 €

Nel CIS Salerno-Reggio Calabria ben sapendo che l'opera ferroviaria si inserisce nell'ambito degli interventi necessari per il potenziamento del traffico passeggeri sulle direttrici Nord-Sud, a vantaggio della mobilità non solo calabrese, campana e lucana, ma anche siciliana a noi di FAST-CONFESAL appare utile certamente ma non sufficienti sia per le tempistiche che l'esiguo l'intervento previsto in Tab. 30 CIS Salerno-Reggio Calabria. Sembra quasi che l'agevolare il traffico

Tab.30: Interventi relativi al CIS Salerno-Reggio Calabria

Titolo intervento	Regione	localizzazione	Area Tematica	Settore di intervento	Importo ammesso
Linea Jonica (elettrificazione): tratta Catanzaro L.-Crotona – fase 2	Calabria	SUD	7	07.02-Trasporto ferroviario	40.000.000,00 €
TOTALE COMPLESSIVO					40.000.000,00 €

da e verso gli aeroporti civili della Regione Calabria, con positive ricadute sulla mobilità dei pendolari e sul comparto turistico possa essere preludio per prolungare l'attesa per la realizzazione della linea ferroviaria AV da Salerno a Reggio Calabria ed una mobilità più efficace ed efficiente di passeggeri e merci dal corridoio ionico fino a quello tirrenico.


Per quanto sopra esposto emerge quindi per noi della FAST-CONFESAL, con reiterata chiarezza quindi, la necessità di aprire subito un confronto specifico, in sede ministeriale, per una ricognizione complessiva sia sui progetti evidenziati che sull'impostazione complessiva.

Con l'auspicio di avere l'occasione di discuterne quanto prima un ringraziamento per l'attenzione dedicata si porgono distinti saluti.

Il Responsabile Centro Studi
Dott. Pasquale Cataneo




Il Segretario Generale
Dott. Pietro Serbassi



Allegati: n.3