

Roma, 09/08/2022

Prot. n.10/03/SG

Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili

Alla c.a. della Segreteria Tecnica Comitato

comitatopsc.dgst@mit.gov.it

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

segreteria.tecnica@pec.mit.gov.it

E, p.c. al Responsabile Struttura di Missione

Prof. Giuseppe Catalano

segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it

Inviata a mezzo email

Oggetto: 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-CONFESAL in merito all'oggetto e a quanto ricevuto con la nota n. 14200 del 2/8/2022 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*.

L'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.

Si prende in esame per l'Area Tematica: 07 "Trasporti e mobilità" il Settore di intervento: 07.05 - "Mobilità urbana" (Ex Asse C) sia della Regione Umbria che della Regione Puglia per porre in essere i differenti approcci e le rilevanti contraddizioni, in particolare, per la scelta di rimodulazione della Regione Puglia.

Regione Umbria

La Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile (Divisione 4) ha disposto il nulla osta in riferimento alla proposta di unificazione degli interventi sottoelencati in un singolo progetto afferente alla Ferrovia Centrale Umbra denominato "Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico della linea FCU agli standard dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tratta Città di Castello-Perugia Ponte San Giovanni." ai fini di una gestione e monitoraggio più efficiente:

- “Interventi di ammodernamento e adeguamento agli standard dell’infrastruttura nazionale della Ferrovia Centrale Umbra” per un importo pari a 51,000 M€;
- “Interventi di miglioramento della sicurezza della Ferrovia Centrale Umbra” per un importopari a 5,000 M€;
- “Interventi di miglioramento della sicurezza della Ferrovia Centrale Umbra (potenziamento ed ammodernamento)” per un importo pari a 1,000 M€;
- “Interventi di ammodernamento e adeguamento agli standard dell’infrastruttura ferroviaria nazionale della Ferrovia Centrale Umbra” per un importo pari a 8,360 M€
- “Sicurezza ferro” per un importo pari a 2,226 M€ ricadente nell’ex asse F.

Intervento	Settore di intervento (Ex Asse)	PSC Attuale M€	PSC Riprogrammato M€
Interventi di ammodernamento e adeguamento agli standard dell’infrastruttura nazionale della Ferrovia Centrale Umbra	07.05 (Ex asse C)	51,000	–
Interventi di miglioramento della sicurezza della Ferrovia Centrale Umbra		5,000	–
Interventi di miglioramento della sicurezza della Ferrovia Centrale Umbra (potenziamento ed ammodernamento)		1,000	–
Interventi di ammodernamento e adeguamento agli standard dell’infrastruttura ferroviaria nazionale della Ferrovia Centrale Umbra		8,360	–
Sicurezza ferro		2,226	–
Saranno sostituiti da: <i>Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico della linea FCU agli standard dell’infrastruttura ferroviaria nazionale. Tratta Città di Castello-Perugia Ponte San Giovanni.</i>		–	67,586

La Regione Umbria sarà quindi il beneficiario del progetto “Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico della linea FCU agli standard dell’infrastruttura ferroviaria nazionale. Tratta Città di Castello-Perugia Ponte San Giovanni.” per un importo complessivo pari a 67,586 M€.

Regione Puglia

La Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile ha disposto il nulla osta in riferimento alla proposta di rimodulazione - ad invarianza complessiva del finanziamento - degli interventi di seguito elencati.

Nello specifico, la Regione Puglia ha comunicato che le ragioni di tale rimodulazione risiedono nella necessità di garantire il rispetto del vincolo per l'assunzione delle Obbligazioni Giuridicamente Vincolanti. In particolare, si propone il definanziamento dei seguenti interventi:

- *Penetrazione urbana nella città di Manfredonia;*
- *Stazione ferroviaria S. Anna e sottopassaggio. Linea ferroviaria Bari-Lecce, tratta Bari Torre Quetta-Bari S. Anna;*
- *Materiale rotabile ferroviario¹.*

La Regione Puglia ha proposto una riarticolazione dei seguenti interventi e il contestuale decremento delle risorse allocate:

- *Sicurezza Ferro*
- *Sviluppo sistemi di trasporto rapido di massa¹*

Si rappresenta di seguito una tabella riepilogativa della rimodulazione:

Intervento	Settore di intervento (Ex Asse)	PSC Attuale M€	PSC Riprogrammato M€
Penetrazione urbana nella città di Manfredonia	07.05 (Ex asse F)	50,000	-
Sicurezza Ferro	07.05 (Ex asse F)	115,224	107,144
Sviluppo sistemi di trasporto rapido di massa	07.05 (Ex asse F)	38,610	35,310
Stazione ferroviaria S. Anna e sottopassaggio. Linea ferroviaria Bari-Lecce, tratta Bari Torre Quetta-Bari S. Anna	07.05 (Ex asse F)	4,000	-
Materiale rotabile ferroviario	07.05 (Ex asse F)	0,974	-
Acquisti di materiale rotabile ferroviario	07.05 (Ex asse F)	-	66,354
TOTALE		208,808	208,808

Nella rimodulazione sono inclusi anche i “residui derivanti da Convenzioni sottoscritte tra il MIMS e la Regione per un importo inferiore alla dotazione finanziaria programmata”, in particolare si fa riferimento all'intervento “Materiale rotabile ferrovie concesse” in riferimento al quale è stato registrato un residuo pari a € 974.000,00.

Le risorse generate dalle suddette rimodulazioni, pari complessivamente a 66,354 M€ consentiranno il finanziamento del seguente intervento: • **Acquisti di materiale rotabile ferroviario.**

¹ Nella rimodulazione sono inclusi anche i “residui derivanti da Convenzioni sottoscritte tra il MIMS e la Regione per un importo inferiore alla dotazione finanziaria programmata”, in particolare si fa riferimento all'intervento “Materiale rotabile ferrovie concesse” in riferimento al quale è stato registrato un residuo pari a € 974.000,00.

Tutto ciò premesso la scrivente Organizzazione sindacale

rileva

che vi è una sostanziale differenza tra quanto, in modo lungimirante, pone in essere la Regione Umbria in quanto con la sua proposta di rimodulazione, al contrario di quanto proposto dalla Regione Puglia, agisce nel raggiungimento di uno degli obiettivi di adeguamento delle reti ferroviarie secondarie, previsto dal Documento Strategico Mobilità Ferroviaria, in merito agli adeguamenti di linee ferroviarie che formano invece lo SNIT di primo e secondo livello, orientati prevalentemente al supporto dei traffici regionali e/o alla distribuzione capillare della circolazione merci² innalzando la sicurezza di esercizio tra le modalità di trasporto terrestre e anche al fine di ottenere il riequilibrio modale nelle grandi aree urbane, e anche nei grandi sistemi di urbanizzazione diffusa che interessano buona parte del territorio nazionale con benefici proprio in termini di sviluppo sostenibile e transizione ecologica. È nota, infatti, la funzione di attrazione della domanda e di decentramento residenziale verso le aree esterne, in presenza di servizi ferroviari stabili e di qualità³.

Sottolinea che

mentre la Regione Umbria si muove nel solco previsto dal quadro normativo di interesse per le ferrovie regionali, che vedono un coinvolgimento diretto di RFI secondo i riferimenti normativi vigenti⁴ per permettere alla stessa RFI di svolgere interventi per il potenziamento, ammodernamento e la messa in sicurezza delle linee con due diverse strade percorribili per la gestione delle stesse, nella Regione Puglia con la rimodulazione prevista viene sottratta, insieme al definanziamento previsto per la “Penetrazione urbana a Manfredonia”, la stessa possibilità come ad esempio l’elettrificazione della linea ferroviaria Foggia-Manfredonia gestita già da RFI. A rendere più incomprensibile tale proposta di definanziamento ci sono i seguenti motivi:

1. Elettrificazione Foggia-Manfredonia 42 km (di cui 34 con armamento e sistema di controllo della marcia treni già fatti) incluso il raccordo di circa 8 km con diramazione da Frattarolo al Porto alti fondali di Manfredonia attraverso il rinnovo integrale dell’armamento esistente + Cabina TE, impianto di bivio e di porto) ha un costo che si aggira a quello previsto per il definanziamento cioè circa 50 milioni di euro.
2. Tale opera INCOMPRESIBILMENTE, che è stata prevista già dal 2009 nel PRT pugliese e successivamente nel Piano Attuativo dello stesso 2009-2013 con 20 mln di euro disponibili e 60 per il progetto treno-tram ma non realizzata né l’una e neanche l’altro (vedasi schema riepilogativo di seguito riportato);

Servizio Ferroviario Territoriale - SFT Provincia di Foggia
Interventi previsti e non realizzati piano attuativo 2009-2013!

² Documento Strategico Mobilità Ferroviaria pag. 26

³ Documento Strategico Mobilità Ferroviaria pag. 27

⁴ Documento Strategico Mobilità Ferroviaria pag. 28

Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità Tecnico progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f107R	Linea Foggia – Manfredonia RFI Elettificazione, segnalamento e realizzazione di punto di incrocio sulla linea Foggia-Manfredonia	Progettazione da attivare	20.000.000	0	Immediata realizzazione	RFI
Codice intervento	Denominazione intervento	Maturità Tecnico progettuale	Costo totale dell'intervento (€)	Risorse disponibili (€)	Orizzonte temporale	Soggetto attuatore
f194	RFI Linea Foggia-Manfredonia trasformazione con tecnologia treno-tram, prolungamento al porto passeggeri di Manfredonia e primo lotto in penetrazione urbana a Foggia; ripristino deposito a Foggia; materiale rotabile	Studio di fattibilità	60.000.000	0	2013	RFI

Invece di seguito un confronto tra due linee pugliesi: Foggia-Manfredonia e Barletta-Canosa:

PIANO SVILUPPO E COESIONE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI (Legge n. 190 del 23 dicembre 2014, c. 703 - Delibera CIPE n. 25 del 10/08/2016 Delibera CIPESS n. 3 del 29 aprile 2021						
Area Tematica			07 - "Trasporti e mobilità"		Contratto di programma MIMS-RFI pag. 81	
Settore di intervento			07.02 - "Trasporto ferroviario"			
Delibera CIPE	Titolo intervento	Regione	Codice Azione PO Infrastrutture 2014/2020	Linea FSC	Risorse finanziarie (mln €)	Risorse finanziarie (mln €)
54/2016	Elettificazione linea Barletta Canosa	Puglia	B2		26,000	180,000
54/2016	Penetrazione urbana nella città di Manfredonia con elettificazione Foggia Manfredonia	Puglia	B3		50,000	Da 80 milioni previsti dal Piano attuativo del Piano Regionale dei trasporti in Puglia nel 2009 a ZERO con nessuna previsione nel 2022...

3. Le contraddizioni della Regione Puglia quindi al riguardo aumentano. Infatti nel Piano Attuativo 2021-2030 è previsto (ANCORA?) uno studio di fattibilità di RFI sulla elettificazione

per la linea ferroviaria Foggia-Manfredonia f321⁵ mentre si registra un aumento **rilevantissimo** delle risorse per l'elettificazione della linea Barletta-Canosa che, invece, passa da 26 mln a oltre 180 mln€ nel 2021⁶ come riportato nel successivo prospetto:

Contratto di Programma MIMS - RFI parte Investimenti 2017-2021 aggiornamento 2020-2021
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario

milioni di euro

TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI
c - Interventi prioritari

Intervento	Piano complessivo decennale																		
	Costo Totale Opere				Sezione 1 Opere in corso finanziate										Sezione 2 Fabbisogni 1° quinquennio		Sez. 3 Fabbisogni 2° quinquennio	Sez. 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano > 2026	
					Variazioni					CdP-I agg. 2020-2021					2017-2021		2022-2026		
										TOTALE	Stato MEF	Stato FSC/PAC	Stato MIMS	PNRR	Altro (PON, FSE, CFF, FES, ...)	2017-2021	2022-2026		
																		CdP-I agg. 2018-2019 proforma	Avanz. al 03-2021
Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali					1.565,00	93,00	6,79	0,00	0,00	230,00	323,00	19,00	74,00	0,00	230,00	0,00	1.242,00	0,00	0,00
0366B <small>001710010001</small>	Potenziamento linea Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello 2ª fase				90,00	0,00	0,00				0,00						90,00		
	2ª fase: raddoppio tratta Bergamo-Montello PR RE(D) PD																		
I178B <small>001710000000</small>	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 2ª fase				805,00	0,00	5,91				0,00						805,00		
	Raddoppio tratte Codogno-Cava Tigozzi e Cremona-Piadena PR PD* PD*																		
I183	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto				260,00	48,00	0,00				48,00						212,00		
	Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto PR PD(D) PD*																		
I170 <small>00171000010000</small>	Elettificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa				180,00	45,00	0,88			100,00	145,00	19,00	26,00		100,00		35,00		
	Elettificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa INV RE PD X																		
P248	Raddoppio Decimomannu-Villamassargia				230,00	0,00	0,00			130,00	130,00				130,00		100,00		

4. Eppure l'elettificazione della linea ferroviaria Foggia-Manfredonia, incluso il raccordo già esistente dalla stazione di Frattarolo al Porto Altì Fondali di Manfredonia permette



una duplice valenza, sia dal punto di vista economico che funzionale, per l'uso passeggeri (TPL) e merci, inoltre porta altri benefici ulteriori come:

- **minori investimenti**, in quanto necessita meno di 1/3 dell'investimento sulla Barletta-Canosa, **50 mln€ rispetto a 180mln€**, e più celere realizzazione tenuto conto che alcuni interventi su armamento e segnalamento sono stati già effettuati per circa ¾ della linea;
- **rafforza l'utilità** dell'investimento di oltre 120 mln€, per recupero e rifunionalizzazione

⁵ Piano Attuativo 2021-2030 PRT Regione Puglia pag. 413

⁶ https://www.rfi.it/content/dam/rfi/chi-siamo/contratto-con-lo-stato/cdp/investimenti/aggiornamento_20-21/Cdp-%20agg.%202020-2021%20sottoscritto.pdf pag. 50

del Bacino e Porto Alti Fondali di Manfredonia, che è uno dei 58 porti di rilevanza nazionale, con lavori da realizzarsi come previsto dal PNRR (p91)⁷;

- **rende effettiva e operativa** la connessione ferroviaria già presente, che va solo adeguata, del porto all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale nel solco di quanto previsto dagli indirizzi del cd. "ultimo miglio" che, al momento, invece non risulta nella FIGURA II.2.8: SITUAZIONE ATTUALE COLLEGAMENTI FERROVIARI PORTI ITALIANI del DSMF⁸;
- **contribuisce** a dar vita, dal punto di vista delle merci e della logistica, unitamente alla Piattaforma logistica/Terminal di Foggia Incoronata, all'Hub multimodale sul nodo urbano di Foggia che è unico nodo urbano crocevia, sulla dorsale centro-meridionale, di due Corridoi della Rete TEN-T, a cui risulta essere connesso dalla linea di cui trattasi;



Di seguito si riporta la classificazione della rete ferroviaria e stradale nonché dei nodi della rete TEN-T così come classificati nella proposta legislativa di revisione del Regolamento.

Tabella 28. Classificazione dei nodi della rete TEN-T in Puglia - Revisione del Regolamento (UE) - Rielaborazione

NODE NAME	URBAN NODE	AIRPORT	MARITIME PORT	RAIL ROAD TERMINALS
Andria	X			
Bari	X	Comprehensive	Core	Core
Brindisi		Comprehensive	Comprehensive	Comprehensive
Foggia	X	Comprehensive		Comprehensive (Incoronata)
Taranto	X		Core	

- agevola la transizione ecologica in quanto con l'elettrificazione in quanto si va convertire l'attuale linea con alimentazione diesel che fu inaugurata nel 1885;
- nell'ambito della ZES interregionale adriatica "Puglia-Molise" tale combinato sistema logistico risulta connesso alla rete TEN-T consentendo alla Capitanata e alle sue aree interne, nonché anche a gran parte dei territori e delle popolazioni di due regioni vicine (Molise e Basilicata con altrettanto rilevante gap di accessibilità e coesione territoriale), l'accesso al trasporto marittimo con il porto alti fondali di Manfredonia essendo, per la gran parte dei loro territori dei loro capoluoghi di provincia, ben connessi con il nodo urbano/polo trasportistico di Foggia.

Fa presente infine

che per l'elettrificazione della linea Foggia-Manfredonia, le attuali previsioni del Piano attuativo 2021-2030 PRT della regione Puglia per la quale vedono, per l'ennesima volta, uno studio di fattibilità ignorando quanto finora previsto ma non realizzato, la scrivente ha presentato in data 25 luglio scorso le medesime osservazioni, risulta proficuo ed essenziale destinare le risorse pari a 50 milioni di euro del PSC attuale della penetrazione urbana di Manfredonia;

Per quanto sopra rappresentato

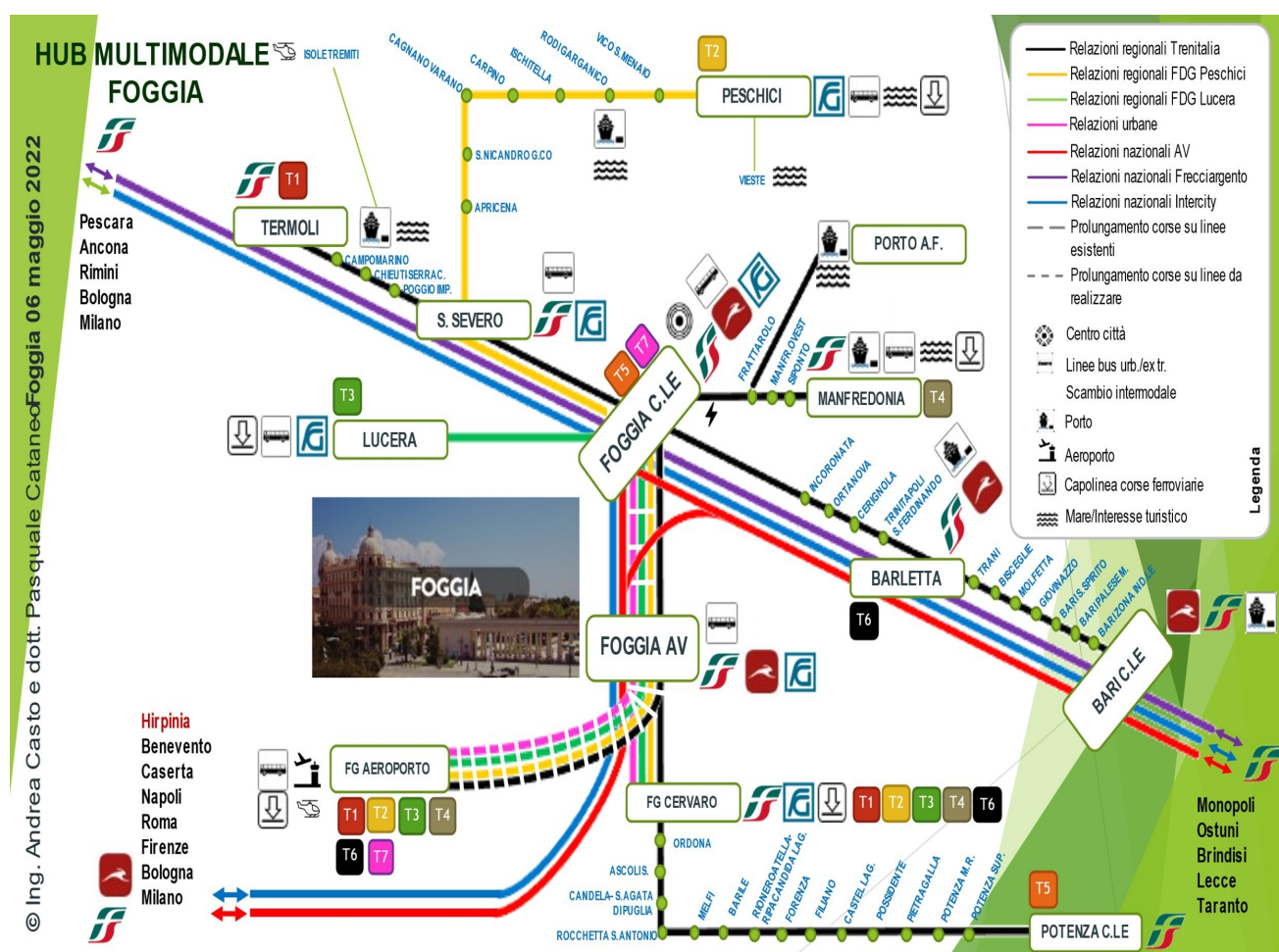
la scrivente Organizzazione sindacale ritiene la rimodulazione prospettata per l'acquisto di

⁷ Piano Attuativo 2021-2030 PRT Regione Puglia pag. 306.

⁸ Documento Strategico Mobilità Ferroviaria pag. 33 <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-08/DSMF%201ago22.pdf>.

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).

Quanto sopra anche con la finalità di apportare benefici rilevanti di integrazione sistemica per l'Hub Multimodale come si evince nello schema funzionale di seguito riportato:



Attraverso la connessione alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale di un Porto nazionale ad alti fondali con maggior effetti positivi anche in termini di sviluppo sostenibile e intermodale, nonché investimento con duplice valenza per passeggeri e merci dando, contemporaneamente concreta attuazione in termini di transizione ecologica, derivanti dal pacchetto climatico europeo *Fit for 55*, con il passaggio da linea con alimentazione diesel a quella elettrica.

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-CONFISAL

Dott. Pietro Serbassi

