

Prot. n. 15/08/SG  
Roma, 16/12/2022

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA,  
I SISTEMI INFRASTRUTTURALI, DI TRASPORTO A RETE, INFORMATIVI E  
STATISTICI

DIREZIONE GENERALE PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO,  
LA PIANIFICAZIONE E I PROGETTI INTERNAZIONALI

Alla c.a. del Direttore Generale Dott.ssa Bernadette VECA

“ “ “ del Responsabile Autorità di Gestione PON IeR

[cdsponier.dgstp@mit.gov.it](mailto:cdsponier.dgstp@mit.gov.it)

**Oggetto: Comitato di sorveglianza PON Infrastrutture e reti 14/20 del 16.12.22 seduta plenaria giusta vs. nota prot. n. 20898 del 07.12.22 -memoria scritta-**

La scrivente Organizzazione sindacale ringrazia il Direttore generale, l'Autorità di Gestione, i relatori e l'intero Comitato per l'occasione fornita oggi di approfondimento in merito all'oggetto.

### **Premessa**

Come Federazione Autonoma Sindacati dei Trasporti FAST della Confederazione generale Sindacati Autonomi Lavoratori CONFSAL Organizzazione sindacale vediamo nella collaborazione istituzionale sempre assicurata, proprio nel solco delineato dal Direttore nella nota di convocazione della presente riunione del Comitato, un nostro dovere in senso costruttivo e pertanto evidenziamo con la presente alcune precisazioni in merito a quanto esposto e trattato nel corso dell'incontro odierno.

### **Le considerazioni sui punti dal 2 al 7 dell'odierno o.d.g.**

Pur apprezzando i rilevanti sforzi fatti in merito allo stato di avanzamento del Programma non possiamo non far rilevare che, purtroppo, la spesa certificata del PON di 800 mln € (FESR), risulta essere pari al 68% della dotazione FESR originaria e si riduce al 43% considerando anche la dotazione aggiuntiva REACT-EU, per noi, non risulta rappresentare un dato molto positivo.

Come FAST, pur avendo nel tempo segnalato il possibile rischio di ritardi rilevanti che si andavano a cumulare sia su alcuni grandi progetti che su altri di importo economico e tempi di realizzazione molto contenuti, siamo stati poco o nulla ascoltati.

Poco più di un anno fa, nel corso della seduta plenaria del 26 ottobre 2021 e in alcune riunioni successive su rimodulazioni, avevamo sottoposto all'attenzione dell'Autorità di gestione proprio questa situazione in quanto, a nostro modesto avviso, vi erano già evidenti e palesi connotazioni di tale non positiva conseguenza.

A mò di esempio e con specifico riferimento ai rischi oggi richiamati nelle slide proprio sui ritardi che si registrano sui grandi progetti in essere nel Mezzogiorno, sottolineiamo nuovamente quello del CIS ferroviario AV Napoli-Bari in quanto di rilevante impatto sia dal punto di vista dell'accessibilità e coesione territoriale che per la competitività e lo sviluppo socioeconomico delle regioni interessate che sono, oltre alla Campania e Puglia anche la Basilicata.

Giova rammentare in questa sede che, a tal riguardo, abbiamo già segnalato i ritardi registrati su due progetti di minore rilevanza, in termini economici e contenuti per i tempi di realizzazione, ma ambedue rimasti ancora oggi solo sulla carta, con rilevanti benefici e ad alta redditività per le popolazioni e i sistemi produttivi interessati.

Il primo riguarda la stazione AV Foggia-Cervaro con CUP J24C2000000009<sup>1</sup> 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 per e da Roma.

E' 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 complessivo di riduzione dei tempi di percorrenza tra Bari e Roma (60 minuti) previsto con l'investimento del CIS pari a circa 7,7 miliardi di euro.

La stazione 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 ad 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, prevede una fermata e non una stazione come invece previsto dalle schede e dalle fonti di finanziamento.

**d) nel CIS ferroviario AV/AC NAPOLI BARI dell'Agencia per la Coesione Territoriale Stazione AV di Foggia Cervaro (ID 775)<sup>13</sup>.**

Agencia per la Coesione Territoriale

- Nodo di Napoli. Potenziamento tecnologico (ID 850)
- Nodo di Napoli. Potenziamento tecnologico - ulteriore fase (ID 856)

**Nodo di Bari**

- Intersito AN-BA, 1° tratto: Anversa alla linea Napoli-Cervaro (ID 768)
- Intersito AN-BA, 2° tratto: Anversa alla linea Cervaro-Bari/Anversa, 1° tratto: Anversa alla linea Cervaro-Foggia/Anversa (ID 769)
- Modifica Foggia-Teramo - Viabilità (ID 770)
- Modifica Anversa - Cervaro (ID 771)
- Tratto Anversa-Cervaro (ID 772)
- Tratto Cervaro - Anversa (ID 773)
- **Stazione AV di Foggia Cervaro - Cervaro (ID 775)**
- **Stazione AV di Foggia Cervaro - Cervaro (ID 776)**
- Velocizzazione Napoli - Bari (ID 801)
- Velocizzazione Adriatica: upgrading tecnologico Foggia-Bari-Brindisi (ID 802)

**Nodo di Bari**

- Nodo di Bari: Bari Sud (Bari C.le - Bari Torre a Mare) (ID 798)
- Sistemazione Nodo di Bari (ACC Bari Santa Fede, sistemazione binari stazionamento Bari C.le e interventi accessori) (ID 799)
- Nodo di Bari: FFG e ACC Bari C.le (ID 803)

**Bari-Lecce**

- SCC Bari - Lecce (ID 852)
- Velocizzazione Bari - Lecce (ID 851)
- FFG e ACC di Lecce (ID 854)

**Bari-Taranto**

- Raddoppio Bari S. Andrea - Bitetto (ID 795)
- Completamento attrezzaggio Bari - Taranto (ID 842)
- SCC Bari - Taranto (ID 779)

**Foggia-Potenza**

- Ammodernamento linea ferroviaria Potenza-Foggia (ID 34)

**IN TUTTI I DOCUMENTI C'E' SCRITTO STAZIONE AV FOGGIA-CERVARO NON FERMATA. Eppure, secondo la comunicazione del sito PON Infrastrutture e Reti è chiara la differenza!**

pon.mit.gov.it/comunicazione/pon/infrar/386-fermata-stazione-pon/infrar

ITK - ENG

Programma Interventi Comunicazione Documenti Contatti

## COMUNICAZIONE

Che differenza c'è tra Fermata e Stazione?

Le Fermate sono particolari località di servizio pubblico per viaggiatori. Sono poste su un binario o su due binari passanti quando la linea è a doppio binario.

Queste non intervengono nel distanziamento dei treni, i quali non vi effettuano e non possono effettuarsi incroci o precedenza. Di regola l'infrastruttura delle fermate è essenziale e spesso priva di servizi accessori. Nelle fermate avvengono solo le operazioni di movimentazioni dei passeggeri.

La Stazione è una località di servizio delimitata da segnali di protezione in cui avvengono le operazioni di movimento dei treni e le operazioni di gestione della circolazione (precedenze ed incroci) sia quelle di movimentazione delle merci e dei passeggeri (salita e discesa).

<sup>1</sup> <https://opencoesione.gov.it/it/progetti/5mtra1b1r008/>

<b>Area Tematica</b>			07 - "Trasporti e mobilità"	
<b>Settore di intervento</b>			07.02 - "Trasporto ferroviario"	
<b>Delibera CIPE</b>	<b>Titolo intervento</b>	<b>Regione</b>	<b>Codice Linea Azione PO FSC Infrastrutture 2014/2020</b>	<b>Risorse finanziarie (ML€)</b>
98/2017	Stazione AV Foggia - Cervaro	Puglia	B1	20,000

Vedasi Allegato 1 PDF Scheda 3 Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Poi passata a novembre 2021 a 40 mln di

<b>Fonte Documentale</b>	<b>Numero Intervento</b>	<b>Stanziamiento previsto</b>
Contratto programma MIMS-RFI parte investimenti 2017-2021 agg.to 2020-2021	P 230	40 Milioni di euro

**Pag. 34 Contratto di programma MIMS-RFI**

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

**TABELLA A - PORTAFOLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATI**  
 b - Interventi in esecuzione

Tabella complessiva decennale

Intervento	Ramo Investimenti	Ramo Operative	Ramo Finanziarie	Ramo MIS	CUP 1999-2019 programma	CUP 2020-2021 programma	CUP 1999-2019 attuato				CUP 2020-2021 attuato				
							2017-2019	2020-2019	2020-2021	2022-2021	2022-2021	2023-2021	2024-2021	2025-2021	
254a	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999
272	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999
273	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999
274	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999
275	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999
276	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999
277	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999
278	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999
279	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999
280	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999	1999

**Legenda**

1999 - Interventi in esecuzione  
 2020-2021 - Interventi in corso  
 2022-2021 - Interventi programmati  
 2023-2021 - Interventi programmati  
 2024-2021 - Interventi programmati  
 2025-2021 - Interventi programmati

Il secondo invece riguarda 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 Opencoessione<sup>2</sup>.

Passando invece alla Relazione ex art. 114 Reg. (UE) 1303/2013 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 e all'Indicatore Unità di misura, di dover intervenire per innalzare la Quota di raggiungimento del target soprattutto dei seguenti indicatori:

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

In particolare, e sempre a mò di esempio su questo punto all'O.d.G., si segnala che esiste ad esempio il 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.

<sup>2</sup> <https://opencoesione.gov.it/it/progetti/1mise34b/>





Nonostante il capoluogo foggiano sia nodo urbano e confluenza di ben due corridoi della rete TEN-T (Baltico-Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo), il predetto porto sia allocato in una ZES, ci siano importanti investimenti sia per la sua rifunzionalizzazione che per la allocazione di nuovi siti produttivi in ambito ZES.

Ma non c'è stata la progettualità per l'ammodernamento del predetto raccordo ferroviario, che giunge fino al porto, e l'elettrificazione della linea ferroviaria Manfredonia-Foggia, già finanziata ma mai realizzata nel passato, ha avuto addirittura, recentemente, un definanziamento.

Invece tale collegamento ferroviario permetterebbe di aver come ulteriore retroporto la piattaforma logistica di Foggia-Incoronata completando lo schema di HUB MULTIMODALE per passeggeri e merci nel nodo urbano dauno come rappresentato nello schema di seguito.



Tutto ciò appare non coerente alle vigenti linee di indirizzo sia UE che Nazionali anche in riferimento alla sostenibilità sia dal punto di vista economico che ambientale e sociale, ad esempio con l'innalzamento della sicurezza stradale e della transizione ecologica.

## Conclusioni e richieste

Emerge quindi per noi della FAST con assoluta chiarezza quindi la **necessità di aprire subito un confronto specifico in sede ministeriale**, anche in considerazione della nuova conduzione, per una ricognizione complessiva sul PON, nel quadro della politica di coesione e di settore, sui progetti come quelli evidenziati per segnalare, ancora una volta, questa emergenziale situazione che vede come limite di ammissibilità alla spesa il 31.12.2023 con circa 1 mld € da certificare in un anno.

Un esempio al riguardo è la necessità di incidere positivamente, soprattutto nel trasporto marittimo e in quello stradale, nella bilancia dei trasporti mercantili che per il 2021 ha prodotto un saldo negativo di oltre 10,9 Mld di euro come riporta nel suo rapporto 2022 l'ufficio studi e statistico di Bankitalia<sup>3</sup>.

Tavola 12

Bilancia dei trasporti mercantili											
<i>(milioni di euro, valori percentuali ove indicato)</i>											
Flussi	Modo di trasporto	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Crediti</b>	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
	<b>Totale</b>	<b>6.823</b>	<b>6.367</b>	<b>6.825</b>	<b>7.417</b>	<b>7.293</b>	<b>7.878</b>	<b>7.754</b>	<b>7.981</b>	<b>6.871</b>	<b>8.117</b>
<b>Debiti</b>	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
		<b>Totale</b>	<b>11.868</b>	<b>11.002</b>	<b>12.351</b>	<b>13.154</b>	<b>13.356</b>	<b>14.212</b>	<b>13.850</b>	<b>13.895</b>	<b>13.425</b>
<b>Saldi</b>	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
		<b>Totale (A)</b>	<b>-5.044</b>	<b>-4.635</b>	<b>-5.526</b>	<b>-5.737</b>	<b>-6.064</b>	<b>-6.333</b>	<b>-6.096</b>	<b>-5.914</b>	<b>-6.554</b>
<i>Memo:</i>											
<b>Saldo complessivo dei servizi di trasporto<sup>1</sup> (B)</b>		<b>-8.223</b>	<b>-7.934</b>	<b>-8.286</b>	<b>-8.363</b>	<b>-8.418</b>	<b>-9.228</b>	<b>-9.518</b>	<b>-9.795</b>	<b>-7.793</b>	<b>-11.883</b>
<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
<b>Saldo di conto corrente</b>		<b>-3.746</b>	<b>17.963</b>	<b>30.859</b>	<b>23.761</b>	<b>44.175</b>	<b>44.923</b>	<b>44.760</b>	<b>57.867</b>	<b>62.107</b>	<b>43.371</b>

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

Infine con questa memoria, che riepiloga quanto esposto nel corso della riunione del Comitato, si chiede l'inserimento a verbale e, nel contempo, esprimiamo il compiacimento per i restanti punti all'o.d.g., che ci sentiamo di condividere, in particolare, sul profilo critico per le operazioni REACT EU, per i fattori di mitigazione del rischio e il decalogo di proposte per infrastrutture sostenibili e resilienti ai cambiamenti climatici, nonché per la strategia della comunicazione enucleati nel corso di esposizione delle slide.

<sup>3</sup> [https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/2022-indagine-trasporti-internazionali/statistiche\\_ITM\\_08062022.pdf](https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/indagine-trasporti-internazionali/2022-indagine-trasporti-internazionali/statistiche_ITM_08062022.pdf)

Con l'auspicio di avere al più presto l'occasione di motivare ulteriormente quanto espresso in questo documento, anche in sede ministeriale oltre che in questo Comitato, cogliamo l'occasione per ringraziare il Direttore generale, l'Autorità di Gestione e a tutti i presenti per l'attenzione dedicata porgendo, nel contempo, gli auguri per le festività natalizie.

Cordiali saluti.

Il Responsabile Centro Studi  
Dott. Pasquale Cataneo



Il Segretario Generale  
Dott. Pietro Serbassi

