

Prot. 20/03/SG
Roma, 12/05/2023

Camera dei Deputati
Alla c.a. Segreteria della IX Commissione
Trasporti, Poste e telecomunicazioni
E-mail: com_trasporti@camera.it

Oggetto: Memoria scritta Audizione IX su Atto del Governo n. 38, recante attuazione della direttiva UE 2021/1187 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti.

La scrivente Organizzazione sindacale ringrazia il presidente e l'intera Commissione per la possibilità di svolgere un'audizione informale di FAST-CONFESAL sull'Atto del Governo n. 38. Come indicato provvediamo ad inviarVi, visto che il termine regolamentare per la Commissione per esprimere il parere al Governo scade il prossimo 17 maggio, una memoria scritta da mettere agli atti della Commissione Trasporti.

Premessa

La FAST è la Federazione Autonoma Sindacati dei Trasporti della Confederazione generale Sindacati Autonomi Lavoratori CONFESAL 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, computando 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.

1. Considerazioni generali

Abbiamo preso atto dei contenuti dell'Atto di Governo n.38 e della ulteriore documentazione inviataci per l'approfondimento sul tema in questione.

Si richiamano alcuni passaggi significativi di alcuni passaggi significativi della Direttiva UE 2021/1187:

La rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) comprende una struttura a due livelli composta da una rete globale e da una rete centrale. La rete globale garantisce la connettività di tutte le regioni dell'Unione, mentre la rete centrale è composta da quelle parti della rete globale che sono della massima importanza strategica per l'Unione.

La presente direttiva intende affrontare tali questioni e consentire un completamento sincronizzato e tempestivo della TEN-T, agendo in modo armonizzato a livello dell'Unione. In fase di elaborazione dei loro piani e programmi nazionali, gli Stati membri dovrebbero tenere conto dello sviluppo della TEN-T, in conformità dell'articolo 49, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1315/2013.

La presente direttiva dovrebbe applicarsi ai progetti che rientrano nelle sezioni della rete centrale TEN-T individuate in via preliminare elencate nell'allegato della presente direttiva e ad altri progetti sui corridoi della rete centrale il cui costo totale supera i 300 000 000 EUR. I progetti che superano tale importanza sono spesso di importanza strategica per la realizzazione della strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

I corridoi della rete centrale sono individuati attraverso l'allineamento che figura nel regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁵⁾ e le mappe della rete centrale che figurano nel regolamento (UE) n. 1315/2013. La base tecnica di tali mappe è fornita dal sistema informativo interattivo geografico e tecnico per la TEN-T (TENtec), che contiene un più alto livello di dettaglio per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto transeuropee.

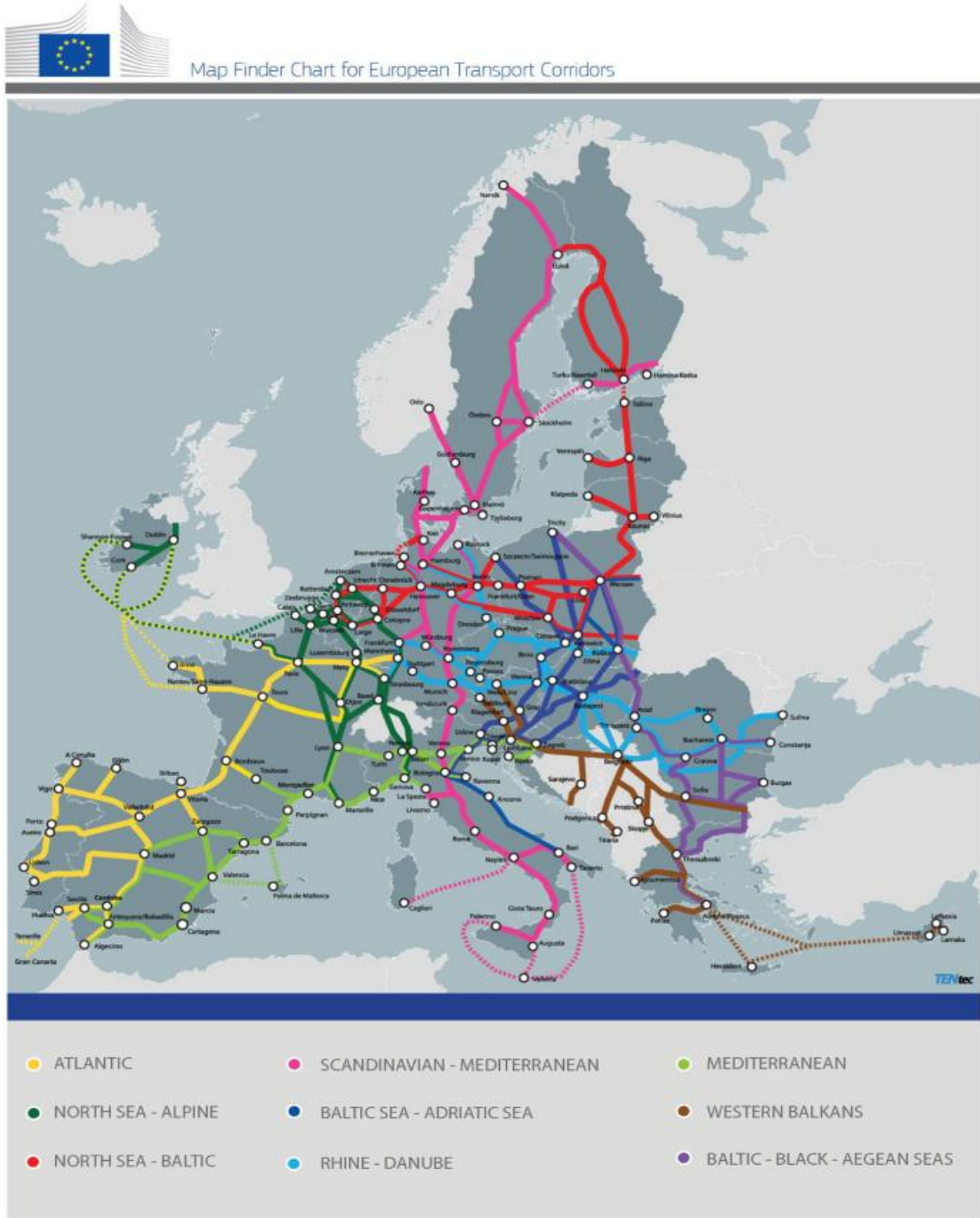
A tale riguardo come riportato nella documentazione degli uffici, in particolare nel Dossier del Dipartimento Trasporti del 19.04.23¹.

“Le reti TEN-T sono un insieme infrastrutturale teso a collegare in modo esteso e completo i Paesi

¹ <https://documenti.camera.it/Leg19/Dossier/Pdf/TR0026.Pdf>

europei, mediante il più efficace sfruttamento delle modalità di trasporto. Esse consistono attualmente in una rete allargata da realizzare con un orizzonte temporale 2050 (Comprehensive network o rete Globale) e in una rete ristretta costituita dalle infrastrutture a maggior valenza strategica da completare entro il 2030 (Core network o rete Centrale).

In totale, i "Core Network Corridor (CNC)" sono nove (v. figura):



È utile sottolineare di seguito quanto riportato nella Relazione illustrativa dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2021/1187 del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2021 sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T):

“La rete transeuropea dei trasporti comprende una struttura a due livelli che si articola in una rete globale (rete Comprehensive) e in una rete centrale (rete Core); quest'ultima, costituita sulla base della rete globale, assume valore strategico per lo sviluppo delle reti.

Il regolamento (UE) n. 1315/2013 stabilisce l'obbligo di completare la rete centrale entro il 2030 e la rete globale entro il 2050, conferendo, in particolare, priorità ai collegamenti transfrontalieri, migliorando l'interoperabilità e contribuendo all'integrazione multimodale delle infrastrutture di trasporto dell'Unione europea.”

In realtà la Direttiva UE 2012/1187 all'art 1 prevede:

Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle procedure di rilascio delle autorizzazioni necessarie al fine di autorizzare la realizzazione di:

A) progetti che rientrano nelle sezioni della rete centrale individuate in via preliminare elencate nell'allegato;

B) altri progetti sui corridoi della rete centrale, individuati ai sensi dell'articolo 44, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1315/2013, il cui costo totale supera i 300 000 000 EUR;

ad eccezione dei progetti riguardanti esclusivamente le applicazioni telematiche, le nuove tecnologie e le innovazioni ai sensi degli articoli 31 e 33 di tale regolamento.

La presente direttiva si applica anche agli appalti pubblici relativi a progetti transfrontalieri che rientrano nell'ambito di applicazione della stessa.

2. Gli Stati membri possono decidere di applicare la presente direttiva ad altri sulla rete centrale e sulla rete globale, compresi progetti riguardanti esclusivamente le telematiche, le nuove tecnologie e le innovazioni di cui al paragrafo 1. Gli Stati membri comunicano la propria decisione progetti alla Commissione.”

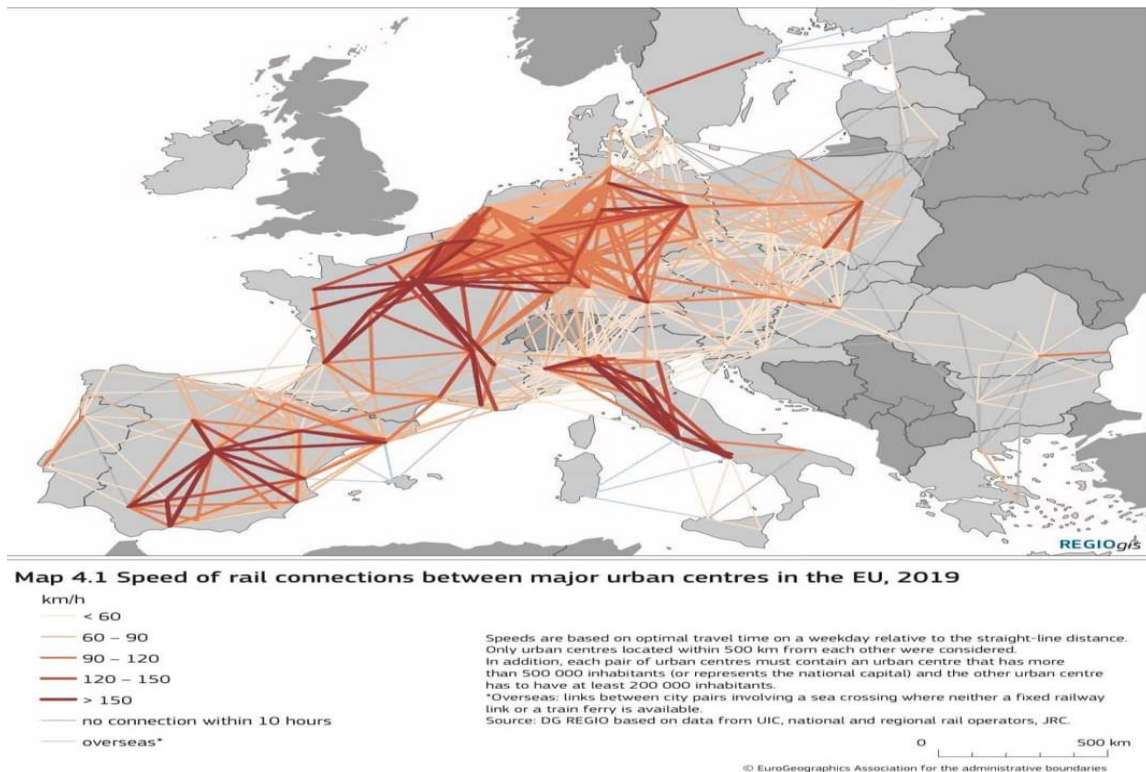
L'articolo, che descrive l'ambito di applicazione del decreto legislativo, in linea con il dettato normativo, determina chiaramente l'inclusione di altri progetti sui corridoi della rete centrale. Tali progetti sono spesso di importanza strategica per la realizzazione della strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e contribuiscono al conseguimento degli obiettivi del regolamento (UE) n. 1315/2013.

I corridoi della rete centrale sono individuati attraverso l'allineamento che figura nel regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) e le mappe della rete centrale che figurano nel regolamento (UE) n. 1315/2013.

Nel contempo, come FAST CONFESAL abbiamo già segnalato a questa Commissione con una altra nostra memoria scritta (Allegato n. 1) lo scorso mese di marzo 2023, che:

- 1) era ed è indispensabile accelerare l'utilizzo delle risorse del FSC 2014-2020 completando i collegamenti mancanti, i punti di connessione multimodali e le principali strozzature contribuendo, così com'è indicato dal regolamento n. 1315/2013, all'obiettivo enunciato nel Libro bianco, vale a dire la riduzione del 60 %, entro il 2050, delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dai trasporti rispetto ai livelli del 1990;
- 2) non ci era e non è sfuggito che, in linea con le scadenze poste dal pacchetto climatico europeo *Fit for 55*, , entro il 2030, il traffico ferroviario ad alta velocità e il traffico ferroviario merci dovrà aumentare del 50 per cento rispetto ai livelli del 2015, e 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 per riequilibrare l'attuale incompleta realizzazione sia delle Rete ad alta velocità ferroviaria

nel Mezzogiorno che sulla dorsale Adriatica come si evince dalla seguente figura:



- 3) nella nuova proposta di regolamento UE in discussione si prevede l'introduzione - accanto alla rete centrale e a quella globale da realizzare, rispettivamente, entro il 2030 e il 2050 - di una rete estesa, da realizzare entro il 2040, che prevede come FAST-CONFESAL indicato nel Position Paper "Italia Velocemente Connessa"² presentato in data 08.10.2020 sull'estensione del Corridoio Baltico-Adriatico da Ancona in Puglia. Sulla stessa visione anche l'apposito protocollo, sottoscritto successivamente, dai presidenti delle quattro regioni centro-meridionali (Marche, Abruzzo, Molise e Puglia) in quanto ciò permette di poter, come detto al precedente punto 2 e rappresentato dalla figura precedente, ricomprendere la dorsale adriatica, nella cosiddetta "Extended Core"³, che ha visto già destinare con la pregressa legge di bilancio uno stanziamento di ben 5 miliardi di euro, in quanto essenziale per il riequilibrio ed il raggiungimento degli obiettivi del pacchetto climatico *Fit For 55*, per pax e merci, oltre che per migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale anche delle aree interne anche attraverso le trasversali;
- 4) il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE Testo rilevante ai fini del SEE⁴ prevede, inoltre, che:
- *in sede di riesame della realizzazione della rete centrale nel 2023, la Commissione dovrebbe tener conto dei piani di attuazione nazionali e dei futuri allargamenti;*

² <http://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2020/10/11/confesal-analisi-e-proposte-per-unitalia-velocemente-connessa/>

³ <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/>

⁴ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2013.348.01.0001.01.ITA&toc=OJ%3AL%3A2013%3A348%3ATOC

- *la rete transeuropea dei trasporti riguarda soltanto una parte delle reti di trasporto esistenti. Nel quadro del riesame della realizzazione della rete centrale entro il 2023, Nel contesto di tale revisione, la Commissione dovrebbe anche valutare lo stato di avanzamento dei progetti e, qualora necessario, dovrebbe essere in grado di rivedere le scadenze, tenendo conto di tutti gli sviluppi che potrebbero incidere sulla probabilità che esse siano rispettate.*
- *in sede di riesame della realizzazione della rete centrale entro il 2023, la Commissione dovrebbe valutare, previa consultazione degli Stati membri, l'opportunità di includere altre parti nella rete, in particolare i progetti prioritari di cui alla decisione n. 661/2010/UE.*

5) Il Regolamento (UE) n.1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n.913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n.67/2010 Testo rilevante ai fini del SEE⁵ prevedeva 10 anni fa nell'ALLEGATO I, PARTE I, L'ELENCO DI PROGETTI INDIVIDUATI IN VIA PRELIMINARE PER LA RETE CENTRALE NEL SETTORE DEI TRASPORTI con:

1. **Priorità orizzontali**

<i>Gestione e servizi innovativi</i>	<i>Cielo unico europeo – sistema SESAR</i>
<i>Gestione e servizi innovativi</i>	<i>Sistemi di applicazioni telematiche per le strade, le ferrovie, le vie navigabili interne e le navi (STI, ERTMS, RIS e VTMS)</i>
<i>Gestione e servizi innovativi</i>	<i>Rete centrale di porti marittimi, autostrade del mare e aeroporti, infrastrutture sicure e protette</i>
<i>Nuove tecnologie e innovazioni</i>	<i>Nuove tecnologie e innovazioni conformemente all'articolo 33, lettere da a) a d), del regolamento (UE) n. 1315/2013</i>

2. **Corridoi della rete centrale (e tra questi i collegamenti mancanti da 10 anni oltre a quelli transfrontalieri indicati nella direttiva 2021/1187 e indicati nell'allegato dell'Atto di Governo n. 38)**

Ad esempio nel Corridoio Baltico – Adriatico (non ancora esteso ad Ancona e in poi fino in Puglia)

ALLINEAMENTO (si riportano solo le tratte interessanti l'Italia):

Vienna – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor – Lubiana – Capodistria/Trieste

⁵ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2013.348.01.0129.01.ITA&toc=OJ%3AL%3A2013%3A348%3ATOC

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

<i>Vienna - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna</i>	<i>Ferrovia</i>	<i>Costruzione parziale di nuove linee (Galleria di base del Semmering e linea ferroviaria del Koralm), adeguamento ferrovia; lavori in corso; (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali; adeguamento della linea a doppio binario tra Udine - Cervignano e Trieste</i>
<i>Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria</i>	<i>Porti</i>	<i>Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali</i>

Altro esempio Scandinavia – Mediterraneo (si riportano solo le tratte interessanti l'Italia):

ALLINEAMENTO:

Norimberga – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze

Livorno/La Spezia - Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

SEZIONI INDIVIDUATE IN VIA PRELIMINARE COMPRESI I PROGETTI:

<i>Galleria di base del Brennero</i>	<i>Ferrovia</i>	<i>Studi e lavori</i>
<i>Fortezza - Verona</i>	<i>Ferrovia</i>	<i>Studi e lavori</i>
<i>Napoli - Bari</i>	<i>Ferrovia</i>	<i>Studi e lavori</i>
<i>Napoli - Reggio Calabria</i>	<i>Ferrovia</i>	<i>Adeguamento</i>
<i>Verona – Bologna</i>	<i>Ferrovia</i>	<i>Adeguamento in corso</i>
<i>Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno</i>	<i>Porti</i>	<i>Interconnessioni con i porti, (ulteriore) sviluppo delle piattaforme multimodali</i>
<i>Messina - Catania – Augusta/Palermo</i>	<i>Ferrovia</i>	<i>Adeguamento (sezioni rimanenti)</i>
<i>Palermo/Taranto - Valletta/Marsa Scirocco</i>	<i>Autostrade del mare, Porti</i>	<i>Interconnessioni con i porti</i>
<i>La Valletta - Marsa Scirocco</i>	<i>Porto, aeroporto</i>	<i>Adeguamento dell'interconnessione modale, compresa Marsa Scirocco - Luqa - La Valletta</i>
<i>Bologna – Ancona</i>	<i>Ferrovia</i>	<i>Adeguamento</i>

Invece, in estrema sintesi, risultano richiamati nell'Allegato 1 dell'Atto di Governo n. 38 solo quelli relativi all'art. 1 comma 1 lettera a)

ALLEGATO 1

(articolo 1, comma 1, lettera a))

Corridoi della rete centrale ed elenco dei collegamenti transfrontalieri e dei collegamenti mancanti individuati ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera a).

Rete centrale, corridoio «Baltico – Adriatico»		
Collegamenti transfrontalieri	Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	Ferrovia

Rete centrale, corridoio «Mediterraneo»		
Collegamenti transfrontalieri	Lyon – Torino: galleria di base e vie di accesso	Ferrovia
	Nice - Ventimiglia	
	Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	
Collegamenti mancanti	Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Vie navigabili interne

Rete centrale, corridoio «Reno – Alpi»		
Collegamenti transfrontalieri	Milano/Novara – frontiera CH	Ferrovia
Collegamenti mancanti	Genova – Tortona/Novi Ligure	Ferrovia

Rete centrale, corridoio «Scandinavia – Mediterraneo»		
Collegamenti transfrontalieri	München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: galleria di base del Brennero e relative vie di accesso	Ferrovia

2. Proposta

A parere della scrivente Organizzazione sindacale è utile e proficuo, per quanto in precedenza illustrato e per le medesime finalità dei progetti inseriti in allegato, indicare anche i collegamenti relativi all'art. 1 comma 1 lettera b) o le parti mancanti, secondo la mappa riportata a pag. 2, ad esempio per il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo: Salerno-Reggio Calabria, Messina-Catania-Augusta/Palermo, Napoli-Foggia-Bari-Taranto-Valletta, Napoli-Gioia Tauro-Palermo/Augusta-Valletta, Napoli-Cagliari unitamente a quelli relativi anche all'estensione del Corridoio Baltico-Adriatico da Ravenna/Bologna-Ancona- Pescara- Foggia-Bari con direzione Brindisi-Lecce e con direzione Taranto.

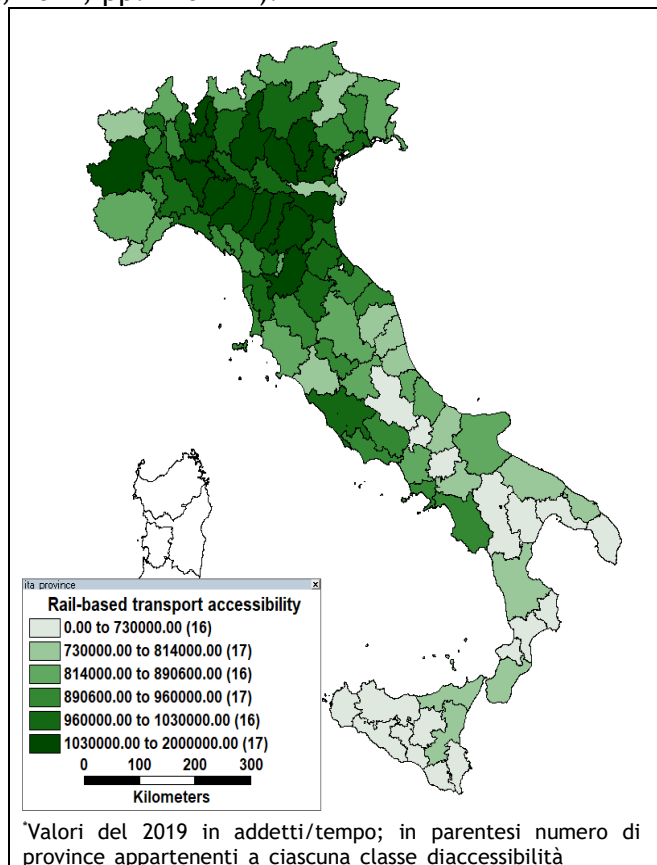
Ciò sosterebbe ancor di più la posizione dell'Italia assunta in UE sulla nuova proposta di regolamento UE, richiamata al precedente punto 3), attualmente in discussione atteso che dovrebbe essere definita entro il 2023.

A motivare ulteriormente questa necessaria azione di inclusione ad esempio dei collegamenti sulla dorsale adriatica, per il Mezzogiorno e le aree interne, con le trasversali risultano esserci anche i dati diffusi recentemente sia dall'ISTAT nel suo Focus Divari Mezzogiorno⁶ che gli ultimi rapporti "Pendolaria" di Legambiente che hanno posto in rilievo come

⁶ https://www.istat.it/it/files//2023/01/FOCUS_Divari_Mezzogiorno_PNRR.pdf

invece di ridursi sono aumentati i gap tra territori.

La dotazione complessiva di infrastrutture di trasporto (porti, strade, ferrovie) che segnala il documento dell'Istat- a parte poche eccezioni - conferma 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).



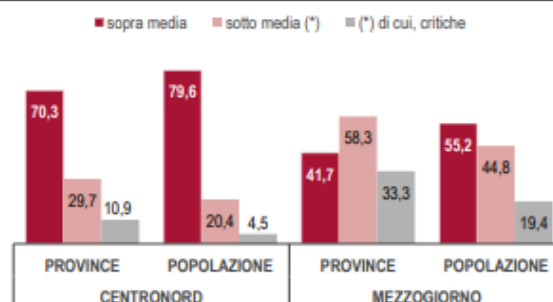
Emerge ad esempio, come rappresentato nella figura accanto, l'ulteriore riprova della necessità di riequilibrare l'accessibilità al trasporto ferroviario in quanto la densità della rete ferroviaria è nettamente più bassa nel Mezzogiorno, soprattutto nell'alta velocità: 150 mt. ogni 100 Km² di superficie; 800 mt. al Nord (oltre 5 volte il dato del Mezzogiorno); 560 mt. al Centro (circa 4 volte il livello del Sud).

Negli ultimi decenni l'ampliamento è stato molto modesto (+0,3% contro +7,1% del Centro-Nord). Nel contempo è aumentato il gap qualitativo (58,2% di rete elettrificata; 79,3% del Centro-Nord). Indicative sono le due figure 13 e 14 del Focus Istat che evidenziano come in questi ultimi tre decenni si sono sedimentate le disparità tra macroaree.

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)

Per le ferrovie si rileva un quadro analogo: l'indice di densità segnala 6,3 Km di rete ferroviaria ogni 100 Km² di superficie per il Nord Italia, 6 per il Centro e 4,6 per il Mezzogiorno. Un gap evidente: il Mezzogiorno presenta una dotazione di infrastrutture di trasporto visibilmente inferiore alle altre ripartizioni.

Infatti, come da noi sostenuto nella nostra memoria sugli indirizzi del Documento Strategico Mobilità Ferroviaria (DSMF) che, in particolare, convergono su uno dei tre obiettivi fondamentali del Next Generation EU: la riduzione dei divari territoriali

La medesima linea di indirizzo e la conferma dello squilibrio negli investimenti, tra Mezzogiorno e resto del Paese per la elettrificazione delle ferrovie la ribadisce anche l'immagine di seguito riportata tratta dal rapporto Pendolaria 2022 di Legambiente.

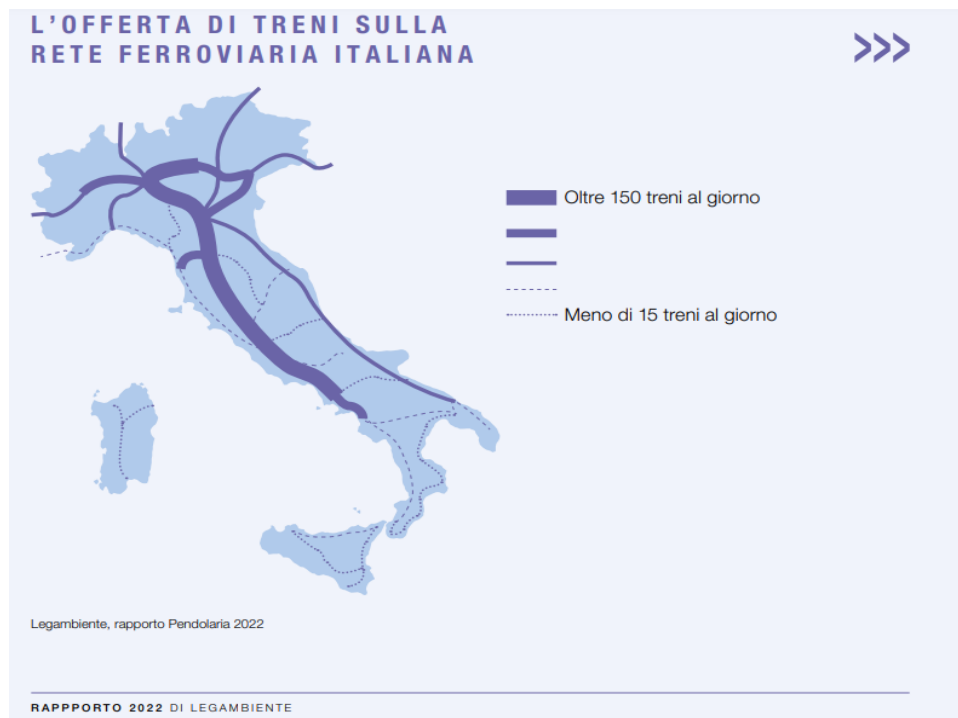


Sempre in tale documento, passando ai servizi ad alta velocità, si legge che le Frecce di Trenitalia e gli Italo di NTV hanno consentito di spostare una quota degli spostamenti in aereo e auto verso il treno lungo le direttrici Napoli-Milano-Torino e Roma-Bologna-Venezia. Purtroppo, gli stessi risultati non sono avvenuti sulle altre linee nazionali "secondarie", quelle dove circolano gli Intercity.

I passeggeri trasportati sui treni AV di Trenitalia sono passati dai 6,5 milioni del 2008 a 40 milioni nel 2019, con un aumento del 515%. Per Italo sono stati circa 4,5 milioni i passeggeri nel 2012 per arrivare a 17,5 milioni totali trasportati dal 2018. Alla base di questo successo vi è l'aumento della flotta dei treni AV, che è raddoppiata: 74 nel 2008, 144 nel 2019. La ragione sta dunque nella straordinaria crescita dell'offerta di servizio, di

treni nuovi che si muovono tra Salerno, Napoli, Roma, Firenze, Bologna, Milano, Torino e Venezia.

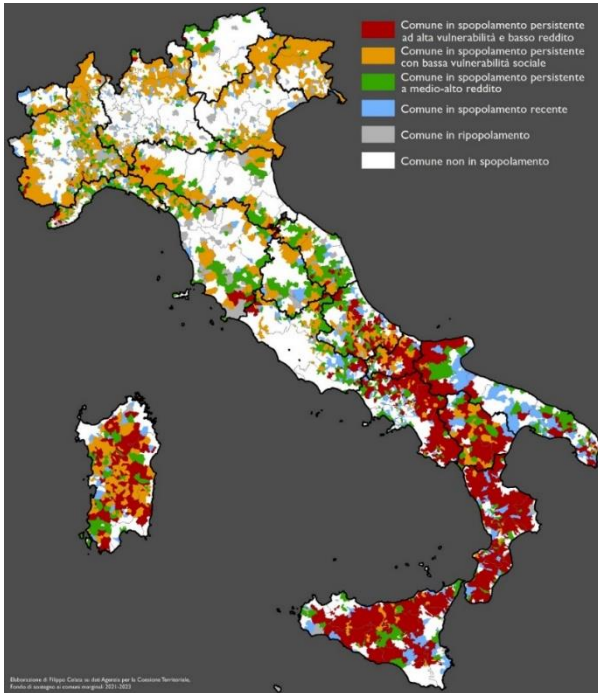
Il problema evidente è lo squilibrio nei servizi AV tra macroaree che l'immagine rende in modo inequivocabile. A cui si aggiunge che nelle regioni che non hanno il servizio ad alta velocità le possibilità di spostamento in questi anni sono diminuite. Per i convogli a lunga percorrenza finanziati con il contributo pubblico, principalmente gli Intercity, l'offerta in termini di treni*km è scesa dal 2010 al 2019 del 16,7% e



parallelamente sono calati i viaggiatori del 47%.

Solo negli ultimi anni c'è stato un lieve recupero dell'offerta di servizio Intercity - treni fondamentali nelle direttrici fuori dall'alta velocità, in particolare al sud e nei collegamenti con i centri capoluogo di Provincia - ma dal 2010 al 2017 la riduzione delle risorse, con proroghe del contratto tra il Ministero delle Infrastrutture e Trenitalia, ha portato ad una riduzione drastica dei collegamenti. Sarebbe auspicabile in questo caso che il Parlamento fosse per tempo posto nelle condizioni di fare opportune e approfondite riflessioni preventive alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Servizio.

Invertire il trend, aumentare e migliorare i servizi rappresenta una delle concrete motivazioni che contribuisce a non far spopolare quei territori, soprattutto in spopolamento persistente (di



colore rosso, ocra e verde) a alta/bassa vulnerabilità sociale e reddituale che hanno un gap rilevante rispetto ad altri contesti maggiormente dotati di infrastrutture e servizi di mobilità.

Non è un caso quindi il Mezzogiorno, con la quasi totalità dei territori in cui si registra una ridotta qualità della vita, una minore occupazione e capacità reddituale sia fortemente interessati allo spopolamento come rappresentato nella immagine accanto. Risulta evidente che tale fenomeno è caratterizzato territorialmente nelle aree interne, soprattutto appenniniche e, in parte, alpine ma anche in quasi tutti i territori del Mezzogiorno, alcuni anche recentemente coinvolti in questo fenomeno, con l'eccezione solo di alcune zone, in particolare, nelle città più grandi.

Questo rilevante aspetto è stato ulteriormente aggravato, in quei territori interessati da eventi

sismici come quelli che hanno interessato ad esempio recentemente i comuni delle regioni centrali.

Necessita quindi completare, al più presto, il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e realizzare l'estensione di quello Baltico Adriatico da Ancona fino in Puglia con l'adeguamento della dorsale Adriatica, che ha una funzione fondamentale e basilare anche per le merci, con una rilevante e reale accelerazione degli investimenti infrastrutturali e di servizi, per passeggeri e merci, e , più in generale, per quanto attiene il sistema integrato e sostenibile della mobilità e della logistica nell'intero Mezzogiorno.

3. Ulteriori motivazioni macroeconomiche nazionali

In aggiunta a quanto sopra rappresentato risulta infine significativa anche una valutazione in termini di sostenibilità economica e ambientale.

Partiamo dalla sostenibilità economica.

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

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

raccogliere le informazioni necessarie alla compilazione della bilancia dei pagamenti.

In tale indagine, attraverso la correlazione effettuata dal nostro centro studi e posta in rilievo in alcuni nostri documenti⁸ ed anche nella nostra memoria del 2022 (Allegato n. 2), sempre a questa Commissione, nella XVIII Legislatura sul Documento Strategico Mobilità Ferroviaria⁹, risulta che 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 cifra s'innalza di quasi un altro miliardo di euro, facendo toccare il totale a circa 12 miliardi di euro se, oltre ai trasporti internazionali di merci, si includono anche quelli di passeggeri e i servizi postali.

In particolare il saldo negativo 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
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
<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 sia dal punto di vista dei trasporti e della logistica che dell'economia nazionale in cui come Federazione FAST e Confederazione CONFSAL riteniamo di dover segnalare alla Commissione la necessità di intervenire come sistema Paese ponendo

⁸ https://www.sindacatofast.it/sites/default/files/doc_pdf_inf/FAST-CONFSAL%20VELOCEMENTE%20CONNESSA%202022_position%20paper.pdf

⁹ <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-08/DSMF%201ago22.pdf>

immediata e rilevante attenzione ai progetti di completamento dei collegamenti mancanti nel Mezzogiorno dei due Corridoi Scandinavo-Mediterraneo, come indicato nello schema seguente:



e di quello Baltico-Adriatico, nella sua estensione secondo la visione di Extended Core come riportato nella figura seguente, almeno pari ai progetti transfrontalieri.



Risulta inoltre quindi evidente, per l'intero Paese, come per la stessa UE nell'attuale

12.05.2023 Centro studi Fast Confisal Responsabile dott. Pasquale Cataneo

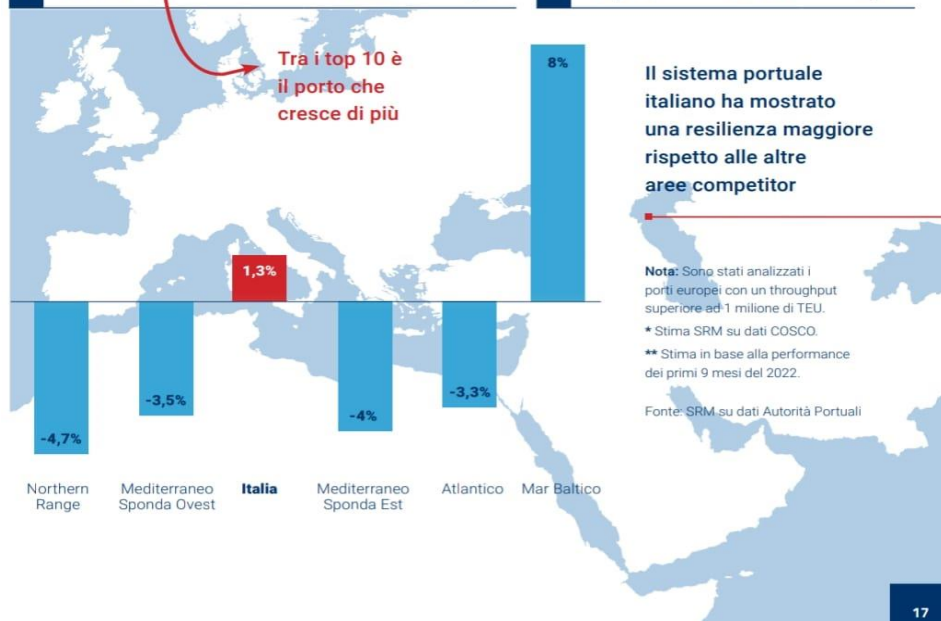
scenario geopolitico ed economico in cui il Mediterraneo ha un'importanza rilevatissima, dover assumere, in tempi brevi, una visione strategica indirizzata a rivedere questo trend fortemente negativo dal punto di vista economico e occupazionale come sistema Paese per una prospettiva di sviluppo e di autonomia strategica anche europea non può non passare dalla competitività dei traffici marittimi e, più in generale, dell'economia della logistica.

A tal riguardo emerge, nel meticoloso studio sull'Economia dei trasporti marittimi e della logistica di Assoporti e SRM¹⁰ che ha registrato, solo qualche tempo fa, la pubblicazione "Port

3 Le performance portuali

Andamento dei principali porti container europei nel 2022

		2022 (TEU)	2022/2021		2022 (TEU)	2022/2021	
1	Rotterdam	14.455.000	-5,5%	11	Marsaxlokk	2.890.000	-2,6%
2	Anversa + Zeebrugge (dal 2022)	13.500.000	-4,3%	12	Genova	2.532.532	-1,0%
3	Amburgo	8.300.000	-4,8%	13	Gdansk	2.072.000	-2,2%
4	Valencia	5.076.206	-9,4%	14	Sines PSA **	1.740.000	-4,6%
5	Pireo *	5.000.000	-5,9%	15	Marsiglia	1.530.000	2,0%
6	Algeciras	4.762.808	-0,8%	16	La Spezia	1.262.496	-8,2%
7	Brema	4.614.000	-8,1%	17	Las Palmas	1.161.737	-1,3%
8	Barcellona	3.522.280	-0,3%	18	Capodistria	1.017.798	2,0%
9	Gioia Tauro	3.380.053	5,3%	19	Gdynia	1.000.000	1,4%
10	Le Havre	3.100.000	2,7%	20	Klaipeda	1.000.000	50,0%



infographics 2023" disponibile on-line in cui sono illustrati i fenomeni e le principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica a livello italiano e internazionale, in cui ad esempio emerge che il sistema portuale italiano ha mostrato una maggiore resilienza rispetto ad altre aree competitor, mettendo in luce gli impatti degli eventi che stanno contribuendo a plasmare l'andamento economico e del commercio internazionale come la guerra Russia-Ucraina, l'inflazione, l'impennata dei costi energetici. Uno specifico approfondimento è rivolto al

commercio marittimo italiano e alle performance portuali nel 2022 per i principali scali asiatici ed europei.

In tale studio è stato infine realizzato un focus sulla sostenibilità, analizzando il ruolo dei porti come hub energetici e il percorso green che stanno intraprendendo le navi.

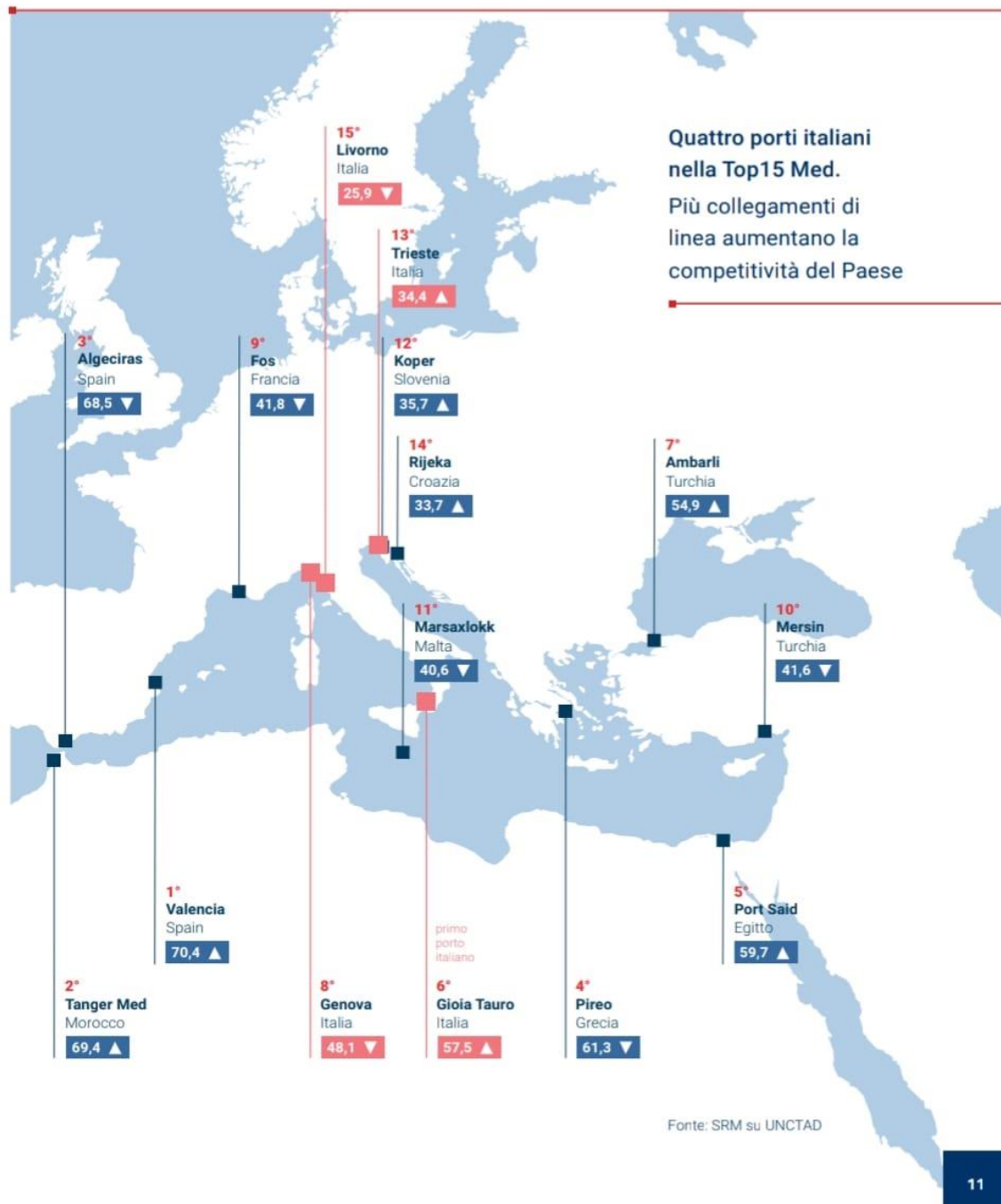
Migliora la connettività marittima dei porti italiani: 4 scali presenti nella Top 15 dei porti

¹⁰ <https://www.sr-m.it/en/cat/prod/322782/port-infographics-2023.htm>

Mediterranei.

1 Lo scenario internazionale

Port Liner Connectivity Index Q4 2022, relativo ai porti Med



Maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività del sistema Paese.

Passiamo alla sostenibilità ambientale.

A quanto esposto, in termini positivi, sulla valenza economica del completamento dei

12.05.2023 Centro studi Fast Confisal Responsabile dott. Pasquale Cataneo

Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e quello Baltico-Adriatico nella cd. Extended Core si aggiunge l'impatto positivo anche sul versante della riduzione delle emissioni e il maggior ruolo come hb energetici e nell'efficienza energetica. A tal riguardo riteniamo utile richiamare quanto sostenuto in una recente analisi del Politecnico di Torino, condotta da David Chiaramonti e Matteo Prussi sul settore marittimo nel periodo della transizione.

In tale approfondimento nel rilevare che il settore marittimo è la spina dorsale dell'economia globale visto che il 90% delle merci è trasportato via acqua, viene posto in rilievo che a fronte di tale importante ruolo l'impatto sul clima (cioè sulla emissione di gas serra) è percentualmente contenuto. Si stima infatti che le emissioni serra generate in tale ambito pesino per circa il 2.9% (dato 2018) sul totale mondiale delle emissioni climalteranti.

Stringendo l'inquadratura, a livello europeo il trasporto marittimo muove circa il 75% del commercio extra-Eu ed il 36% dell'intra-Eu: con 138 milioni di tonnellate di CO₂, il settore ha rappresentato nel 2018 pre-pandemico il 3% delle emissioni antropogeniche totali a livello europeo, pari a quanto emesso nello stesso anno dal solo Belgio.

Ovviamente, visto che nell'area del Mediterraneo - dove si concentra una gran parte del trasporto marittimo - il tasso di riscaldamento medio è del 20% superiore alla media globale, e quindi contrastare il cambiamento climatico rimane una priorità.

L'Italia può e deve utilizzare al meglio la sua posizione strategica al centro del Mediterraneo, mare di mezzo e culla della civiltà. Se da un lato il nostro Paese è sicuramente chiave per la realizzazione della transizione ecologica nel contesto del Mediterraneo, dall'altro per esprimere questo potenziale, sarà necessario mettere sempre più a sistema le proprie infrastrutture connetterle, renderle digitalmente ed energeticamente innovative ed efficienti, quali ad esempio i porti e gli aeroporti connessi con la Rete TEN-T ed in sinergia con il tessuto imprenditoriale ed istituzionale e con le università e i centri di ricerca e studi.

La politica, in considerazione del fatto che questo settore crea posti di lavoro, aumenta i livelli di reddito pro capite e riduce le emissioni di gas serra, come FAST-CONFSAL auspichiamo sia sempre più in prima fila a indirizzare gli investimenti pubblici e privati anche verso la Blue Economy e le correlate attività come ad esempio la digitalizzazione dei trasporti, della logistica e dei porti. Bisogna superare i ritardi anche in questo ambito registrati nella implementazione della piattaforma digitale logistica nazionale.

Conclusioni

La FAST-CONFSAL, ringrazia il presidente, il segretario e tutti gli altri componenti la Commissione per la possibilità fornita con l'esibizione della presente memoria relativa all'Atto del Governo n. 38. Ritiene essenziale prospettare che attraverso il dialogo e il confronto costruttivo con i legislatori attraverso analisi, dati e documentazioni tracciabili, ponendo riflessioni, istanze e proposte al vaglio degli attenti odierni interlocutori istituzionali si possa proficuamente collaborare nell'interesse del Paese.

L'attività sindacale della scrivente Organizzazione sindacale quindi oltre a quella contrattuale si connota anche quale propositiva rispetto ad atti, anche di naturale legislativa e normativa.

Motivo questo per continuare su questo viatico in un momento di rilevante necessità di riflessioni e proposte attuabili, nel solco degli indirizzi di programmazione nazionale e europee in essere, nell'interesse del sistema Paese.

Anche con questa memoria la scrivente O.S., 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, e visto che la direttiva UE 2021/1187¹¹ sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti prevede che:

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1187/oj>

- gli Stati membri possono tuttavia applicare la presente direttiva ad altri progetti sulla rete centrale e sulla rete globale, compresi i progetti relativi esclusivamente alle applicazioni telematiche, alle nuove tecnologie e all'innovazione, al fine di conseguire un approccio armonizzato per i progetti di infrastrutture di trasporto notificando la decisione alla Commissione;
- la pubblicazione da parte delle autorità nazionali di elenchi di singoli progetti che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva potrebbe aumentare la trasparenza per i promotori di progetti in merito ai lavori in corso e futuri lungo la TEN-T;

la scrivente OS esprime, sulla scorta di quanto in precedenza esplicitato, le seguenti proposte di integrazione/modifica dell'Atto del Governo n. 38 che brevemente si riepilogano:

- implementare l'allegato 1**, indicando anche i collegamenti **relativi all'art. 1 comma 1 lettera b)** o le parti mancanti, secondo la mappa riportata a pag. 2, ad esempio **per il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**: Salerno-Reggio Calabria, Messina-Catania-Augusta/Palermo, Napoli-Foggia-Bari-Taranto-Valletta, Napoli-Gioia Tauro-Palermo-Augusta-Valletta, Napoli-Cagliari unitamente a quelli relativi anche all'estensione **del Corridoio Baltico-Adriatico** da Ravenna/Bologna-Ancona- Pescara-Foggia- Bari con direzione Brindisi-Lecce e con direzione Taranto. *Ciò sosterebbe ancor di più la posizione dell'Italia assunta in UE sulla nuova proposta di regolamento UE, richiamata al precedente punto 3), attualmente in discussione atteso che dovrebbe essere definita entro il 2023.*
- modificare l'art. 1 comma 2** per prevedere l'applicazione della direttiva ad altri progetti sulla rete centrale e sulla rete globale, compresi i progetti relativi esclusivamente alle applicazioni telematiche, alle nuove tecnologie e all'innovazione, al fine di conseguire un approccio armonizzato per i progetti di infrastrutture di trasporto notificando la decisione alla Commissione. *Ciò permetterebbe, ad esempio, di rispondere ai ritardi riscontrati nella implementazione della piattaforma digitale logistica nazionale o per il miglioramento degli standard, sempre più performanti, richiesti in ambito cybersecurity.*

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 in merito all'oggetto con 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: n. 1 *Memoria Audizione IX Commissione Trasporti Camera dei deputati su contratti di programma stipulati dal MIT con RFI 08.03.2023.*

n. 2. *Memoria scritta IX Commissione Trasporti Camera dei Deputati Atto del Governo n. 352 Documento Strategico Mobilità Ferroviaria 16.02.2022.*