

PIANO NAZIONALE RIPRESA E RESILIENZA

Antonio Castellucci

La caduta anticipata del Governo e le conseguenti elezioni hanno rallentato le procedure per l'attuazione del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza). Il "piano" era stato seguito personalmente dall'ex Presidente Draghi che era riuscito a rispettare il complesso cronoprogramma.

Il Partito della Presidente del Consiglio, Fratelli d'Italia, che in campagna elettorale era stato molto critico sul PNRR, nella prima fase di Governo ha trascurato il problema e solo di recente l'ha affrontato cercando però di addebitare i ritardi al precedente Governo. Le elezioni anticipate hanno logicamente causato ritardi e l'Ue ha accordato al Governo italiano un margine di tempo per ulteriori approfondimenti. Il Presidente Mattarella è opportunamente intervenuto per stemperare la situazione sollecitando il Governo e gli Enti locali "a mettersi alla stanga" per evitarne il fallimento. Il Capo dello Stato ha sempre seguito e considerato in positivo il PNRR le cui risorse sono indispensabili e, con tutti i Governi che si sono succeduti, Conte, Draghi ed ora Meloni, ha avuto un costante scambio di valutazioni perché dopo le grandi crisi, per uscirne fuori sono necessari massicci investimenti pubblici.

Va ricordato che fu il Presidente Draghi ad affrontare in modo positivo il "piano" concordando gli obiettivi e le strategie con l'Europa e ciò ha consentito il rispetto dei tempi ed anche la riscossione delle prime tre rate di finanziamenti. Dei 750 miliardi di euro che l'Ue ha stanziato per la pandemia, all'Italia sono stati assegnati ben 191,2 miliardi di euro e sono state già riscosse le seguenti quote: 24,9 mld di euro di anticipo ad agosto 2021; a fine 2021 prima rata di 21 miliardi; 30 giugno 2022 seconda rata di 21 miliardi, totale 66,9 miliardi ed è stata concordata la terza rata di 19 miliardi che doveva essere incassata già il 31 dicembre scorso, ma è stata congelata per la situazione di incertezze e presto dovrebbe essere pagata. Ogni sei mesi, fino al 2026, la Commissione Europea verificherà lo stato di attuazione degli interventi ed approverà i relativi finanziamenti, la complessa attività sta funzionando.

Si resta però perplessi nel sentire il Ministro per gli Affari Europei nonché delegato a gestire il PNRR, Raffaele Fitto, che con il breve tempo a disposizione non ce la faremo a realizzare il "piano", la cui responsabilità ricade però sul precedente Governo e che sarebbe opportuno accorpate i fondi del PNRR con quelli di coesione che scadono nel 2029, ma questo pare non sia possibile. Nell'ambito della coalizione del Governo ci sono forti differenze di pensiero, il Capo gruppo della Lega della Camera ha chiesto un totale ridimensionamento del PNRR rinunciando a tutto o a parte dei 122 mld di euro a prestito.

L'Ue ha chiesto agli Stati membri di presentare entro il 30 aprile le eventuali modifiche ed i relativi progetti, ma l'Italia chiede maggior tempo, non prima del 31 agosto, pur non essendo ancora chiaro quali progetti intende modificare. Il quadro sul PNRR sarà meglio chiarito entro la metà del prossimo mese quando sarà presentata la relazione semestrale. Il Governo Meloni si è insediato da sei mesi ed ha avuto abbastanza tempo per affrontare un problema più che noto, ma va ricordato che il suo Partito era contrario e probabilmente ancora non hanno le idee chiare.

**1. PIANO NAZIONALE
RIPRESA E RESILIENZA**

**2. RIAPERTI I CANTIERI
SULLA BOLOGNA -
PRATO: LE
RIPERCUSSIONI SUL
TRAFFICO VIAGGIATORI**

**3. DELIBERATE DAL
GOVERNO LE AZIONI
PER LA REALIZZAZIONE
DELL'ATTRAVERSO
STABILE DELLO
STRETTO DI MESSINA:
SCELTA OPERATA E
ASPETTI FINANZIARI**

**4. IL CONGRESSO
NAZIONALE DI
ASSIDIFER**

RIAPERTI I CANTIERI SULLA BOLOGNA—PRATO LE RIPERCUSSIONI SUL TRAFFICO VIAGGIATORI

Domenico Formiglia

Come già accennato nel numero di dicembre, quando scrivevamo delle interruzioni programmate sulla rete e le ripercussioni sulla lunga percorrenza, tra le numerose interruzioni programmate quest'anno, la più impattante, lato viaggiatori, ma anche merci, è sicuramente la chiusura totale della linea Bologna – Prato, interessata da un'ulteriore fase di lavori. L'interdizione totale del traffico ferroviario, iniziata il fine settimana 21-22 gennaio, è così articolata:

- 12 fine settimana dal 21 gennaio al 7 maggio, (dalle 9:30 di sabato alle 16:30 di domenica)
- periodo continuativo dall' 11 giugno al 10 settembre,
- 5 fine settimana dal 9 settembre sino al 12 novembre (dalle 9:30 di sabato alle 16:30 di domenica)

Questi interventi programmati e di durata pluriennale (i primi lavori sono iniziati nel 2020), peraltro sovvenzionati anche con i fondi UE, hanno l'obiettivo di adeguare l'intera linea —da Prato a Bologna - agli standard europei per il traffico delle merci, *“condizione indispensabile per garantire il collegamento dei porti dell'area logistica costiera toscana e del sistema logistico e portuale emiliano - romagnolo con il centro e il nord dell'Europa. Complessivamente sarà però tutto il traffico ferroviario a beneficiare dei lavori in termini di maggiore regolarità del servizio e potenzialità della linea. Previsti interventi all'infrastruttura – gallerie, binari, linea elettrica – e agli impianti tecnologici per la circolazione dei treni, per consentire il passaggio dei treni merci adibiti al trasporto di semirimorchi e container High Cube (autostrada viaggiante).”* (fonte: RFI.it). Quest'anno le gallerie interessate all'allargamento sono 17 di cui la più estesa è lunga 7 Km.

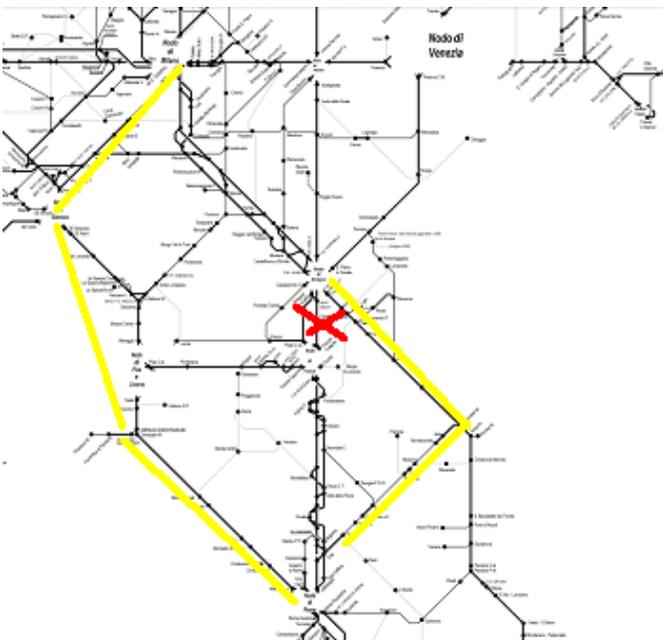
A fronte di questa chiusura le Imprese ferroviarie interessate hanno dovuto adeguare la loro offerta. Di seguito le iniziative per i primi 12 week end di chiusura.

I servizi sostitutivi sono stati concordati da RFI e imprese ferroviarie con Regione Emilia Romagna, Regione Toscana, Istituzioni locali e comitati pendolari. TPER (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna è la società di trasporti pubblici che gestisce il trasporto passeggeri in ambito ferroviario regionale, in partnership con Trenitalia sulla base di specifici contratti di servizio) e la Direzione Regionale Toscana hanno inserito in orario (con validità sino al c.o. di giugno e quindi solo nei fine settimana dove, fortunatamente, il flusso pendolare è nettamente inferiore) numerosi bus alcuni diretti Bologna - Prato e vv, altri da Sasso Marconi a San Benedetto con fermate a Monzuno e Grizzana e vv, altri da San Benedetto a Prato con fermate a Vernio e Vaiano e vv.

L'altra impresa interessata è la Direzione IC che per gli IC Napoli - Milano, Salerno - Milano e Termini - Milano, per i week end in cui la linea è chiusa, garantisce l'intera relazione con rottura di carico a Firenze C.M. e Bologna C.le e proseguimento con Etr 1000 (o similare) sulla linea AV FI-BO. L'utilizzo della linea AV non implicherà incrementi dei tempi di percorrenza complessivi, ma solo la doppia rottura di carico.

Diversa la soluzione adottata per le 2 coppie di IC Roma - Trieste, 1 coppia Milano – Reggio Calabria (periodica del fine settimana) e i treni Intercity Notte Milano - Siracusa/Palermo, Torino – Milano – Salerno, Roma—Trieste e il periodico San Candido/Bolzano – Roma.

Tutti varieranno l'itinerario, mantenendo immutata la loro origine e destinazione: l'IC periodico Milano - Reggio è istradato via Genova, Pisa - Firenze così come l'ICN Milano - Siracusa, l'ICN Torino – Milano - Salerno istradato da Bologna via Falconara –Orte, stesso istradamento per l'ICN periodico Bolzano - Roma. Le due coppie di IC Roma - Trieste hanno subito analogo variazione di istradamento, da Orte via Falconara e da Falconara, sull'Adriatica, sino a Bologna. Nella cartina in giallo gli itinerari alternativi.



A fronte di un notevole incremento dei tempi di percorrenza, sono state aggiunte le fermate del sistema IC sia sulla Orte - Falconara che sulla Falconara - Bologna, creando di fatto nuovi bacini di offerta.

Altro collegamento interessato: l'Euro night Roma - Monaco/Vienna, per il quale nei week end interessati alla chiusura è stata decisa la soppressione della tratta Bologna - Roma. I viaggiatori in partenza da Roma possono utilizzare treni AV sino a Bologna o Verona, mentre per quelli diretti a Roma, considerando l'orario di arrivo in Italia è più conveniente effettuare il cambio a Bologna.

Per quanto riguarda invece, il periodo continuativo di chiusura, e cioè dall' 11 giugno al 10 settembre 2023, La Direzione Regionale e la Direzione IC sono al lavoro. Dovrebbero, ma il condizionale è d'obbligo, mantenere in piedi le soluzioni adottate nei week end. Sicuramente critica la situazione per il trasporto regionale, anche se nel periodo interessato, il flusso legato alla scuola sarà decisamente minimo. Per il Business IC occorrerà innanzitutto verificare se ci sarà ancora la disponibilità di utilizzare in service la navetta AV, salvaguardando di fatto i collegamenti Napoli/Salerno/Terni - Milano, seppure con doppia rottura di carico. La criticità maggiore si presenta per i due collegamenti giorno Roma - Trieste che, se continueranno ad essere istradati via Orte - Falconara - Bologna, da un lato come si diceva genereranno nuovi bacini di traffico, ma dall'altro perderanno la loro funzione d'uso originario (saltando le fermate da Orte a Bologna) con incremento di percorrenza dalle 2 alle 3 ore e con un arrivo a Trieste dell' IC che parte da Roma alle 15:30 intorno alle 2:00. Al riguardo occorre precisare che a fronte di una modifica come questa, occorrerà capire la posizione che prenderà il Committente (MIT).

Per l'Euronight le 3 imprese interessate (TI, OBB e DB) stanno verificando la fattibilità, di nuovi itinerari per poter garantire anche nel periodo estivo il collegamento internazionale. Una ipotesi (tutta da verificare) potrebbe essere l'istituzione di una relazione -dalla forte valenza turistico/balneare- da Monaco e Vienna verso la riviera adriatica (fino ad Ancona?).

DELIBERATE DAL GOVERNO LE AZIONI PER LA REALIZZAZIONE DELL'ATTRAVERSO STABILE DELLO STRETTO DI MESSINA: SCELTA OPERATA E ASPETTI FINANZIARI

Francesco Del Vecchio

Con il DECRETO-LEGGE 31 marzo 2023, n. 35, "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 77 del 31-03-2023, il Governo ha dato via libera a tutte le azioni necessarie per pervenire alla realizzazione del collegamento stabile tra Calabria e Sicilia.

Innanzitutto viene riattivata la società concessionaria, che era stata posta in liquidazione diversi anni fa: all'art. 2 comma 1 infatti si dispone che "Dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.a., di seguito «società concessionaria», di cui all'articolo 1, comma 491, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, riprende la concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria".

NATURA DELL'OPERA

Con il Decreto suddetto il Governo ha operato la scelta, tra le numerose disponibili, della tipologia di opera che dovrà essere realizzata per collegare stabilmente la Sicilia con il Continente.

All'Art. 3 (Riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera) viene precisato quanto segue:

" 1. In coerenza con la qualificazione di cui all'articolo 1, comma 487, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del Documento di economia e finanza, con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e del fabbisogno residuo.

2. Il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190,

ed approvato dal Consiglio di amministrazione della società concessionaria il 29 luglio 2011...”.

Il progetto approvato in quella sede “prevede un ponte sospeso a campata centrale unica di lunghezza pari a 3.300 ml, con un impalcato di complessivi 3.666 ml, campate laterali comprese, e una larghezza di 60 ml. La sezione stradale dell’impalcato è composta da tre corsie per ogni carreggiata (due di marcia ed una di emergenza), ciascuna di 3,75 ml, mentre la sezione ferroviaria comprende due binari con due marciapiedi laterali pedonabili. Nel progetto sono comprese le opere di raccordo stradale e ferroviario sui versanti calabrese e siciliano (circa 40 km), in massima parte in galleria, per assicurare il collegamento del ponte al nuovo tracciato dell’autostrada Salerno-Reggio Calabria ed alla prevista linea ferroviaria AV/AC Napoli-Reggio Calabria, da un lato, e alle tratte autostradali Messina-Catania e Messina-Palermo nonché alla prevista nuova stazione ferroviaria di Messina, dall’altro”.

(Fonte: sito web: <https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Scheda/1010>).

Il Documento di Economia e Finanza (DEF) 2023 - Allegato Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica, che in breve chiameremo “allegato infrastrutture”, ribadisce la scelta effettuata con il Decreto:

“L’attraversamento stabile sullo stretto di Messina è stato progettato secondo lo schema del ponte sospeso. Il progetto tecnico attualmente disponibile consiste in circa 8.000 elaborati progettuali e prevede una lunghezza della campata centrale di 3.300 metri...”

Quindi la scelta operata dal Governo – tra ponte sospeso a campata unica, ponte a più campate, tunnel sottomarino secondo il principio di Archimede, ponte sottomarino subalveo - è quella di un ponte sospeso a campata unica di 3.300 metri.

ASPETTI FINANZIARI

Il Decreto – sempre all’art. 2, al comma 8 prevede che la predetta società concessionaria sottoscriva con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti uno o più atti aggiuntivi “alla convenzione stipulata ai sensi dell’articolo 7 della ... legge n. 1158 del 1971”.

I predetti atti aggiuntivi, dovranno disciplinare, tra l’altro:

“c) il nuovo piano economico finanziario della concessione, nel quale sono, in particolare, individuati:

1) la copertura finanziaria dell’investimento, anche attraverso finanziamenti all’uopo contratti sul mercato nazionale e internazionale, nonché gli introiti e contributi a favore della concessionaria;

2) i ricavi complessivi previsti e le tariffe di pedaggiamento per l’attraversamento del collegamento stabile, stradale e ferroviario, determinate sulla base di uno studio di traffico aggiornato, secondo criteri idonei a promuovere la continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria, e in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell’opera;

3) il canone di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria riferito alla linea e agli impianti realizzati dalla società concessionaria, riscosso da R.F.I. S.p.a. determinato in misura tale da perseguire la sostenibilità economica e finanziaria dell’opera e trasferito alla società concessionaria al netto della quota del medesimo canone destinata alla copertura dei costi operativi sostenuti da R.F.I. S.p.a.;

4) i costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell’opera, limitatamente a quelle funzionali al riavvio della medesima ai sensi dell’articolo 4, comma 6;

5) il costo complessivo dell’opera, e le singole voci di spesa che lo compongono, comprensivi degli eventuali oneri finanziari che si prevede di sostenere per la realizzazione e gestione dell’opera, nel limite del quale devono essere ricompresi i costi di adeguamento progettuale di cui all’articolo 3, comma 2”.

Costo dell’opera

Nel DEF 2023 - Allegato Infrastrutture, è riportato il costo stimato dell’opera: “Il costo dell’opera oggetto di concessione, pertanto, dagli aggiornamenti svolti, risulta di 13,5 mld di euro. Le opere complementari e di ottimizzazione alle connessioni ferroviarie, lato Sicilia e lato Calabria, che dovranno essere oggetto del contratto di programma con RFI, si stima avranno un costo di 1,1

mld di euro. Le opere di ottimizzazione e complementari alle connessioni stradali, invece, di minor impatto economico, verranno meglio definite e dettagliate nell'ambito dei prossimi contratti di programma con ANAS".

Finanziamento

Riguardo alla disponibilità dei fondi il DEF 2023 precisa che "Ad oggi non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente; pertanto, queste dovranno essere individuate in sede di definizione del disegno di legge di bilancio".

IL CONGRESSO NAZIONALE DI ASSIDIFER

Francesco Del Vecchio

Si è svolto ad Anzio nei giorni 31 marzo-1 aprile 2023 il 29mo Congresso Nazionale di Assidifer, l'Associazione sindacale dei dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane inquadrata in Federmanager, l'organizzazione sindacale italiana dei dirigenti industria. Titolo del Congresso: *"Insieme per costruire il nostro futuro"*.

Importanza della partecipazione, valorizzazione della ricchezza intergenerazionale, tutela dello status di dirigente, responsabilità civili e penali dei dirigenti e delle figure manageriali, nuovi modelli di lavoro, salute e qualità della vita, questi e molti altri i temi che sono stati affrontati nel Congresso. L'impegno concreto di ogni dirigente per arricchire l'impresa nella quale lavora, le idee, la passione, il legame con i colleghi, lo spirito di servizio, la capacità critica, la voglia di misurarsi con problemi complessi che riguardano la vita professionale del dirigente, questi gli elementi portanti delle due giornate di confronto e riflessione.

L'apertura ufficiale dei lavori ha visto la partecipazione dell'Amministratore Delegato del Gruppo FSI Luigi Ferraris, del Direttore Risorse Umane di Gruppo FSI Adriano Mureddu, del Presidente di Federmanager nonché Consigliere di Amministrazione del Gruppo FSI Stefano Cuzzilla, del Presidente di Federmanager Roma Gherardo Zei.

L'AD di Gruppo Ferraris nel suo intervento ha ricordato che il piano industriale di Ferrovie ha già compiuto il primo anno di attuazione e procede secondo i programmi. Tra i temi toccati particolarmente importante quello riguardante il personale e i dirigenti, risorse per le quali sono importanti: la formazione, un atteggiamento dinamico e proattivo, per i dirigenti in particolare lo spirito imprenditoriale. È fondamentale curare il benessere delle persone che lavorano in azienda (il welfare). Vanno modificati gli assetti retributivi, vanno armonizzati i contratti di Anas e Ferrovie Sud Est con il contratto di Ferrovie. Attenzione anche ai giovani che entrano nel Gruppo. Va colmato inoltre il deficit di diversità di genere, che va incoraggiato anche mediante strumenti quali ad esempio gli asili nido. Va infine continuata la digitalizzazione dei processi.

Ferraris ha concluso il suo intervento sottolineando l'impegno del Gruppo affinché nessuno rimanga indietro, nello spirito di piena inclusione di tutti.

Il Presidente Federale Cuzzilla ha ricordato che Federmanager è presente sui tavoli di quasi tutti i Ministeri, il MISE in primis e anche a livello di Governo. Vanno valorizzate le persone che lavorano in azienda e le loro competenze e vanno adeguate le retribuzioni.

Il Presidente di Federmanager Roma Zei ha sottolineato come, a fronte della totale dedizione dei dirigenti all'azienda, dalle Istituzioni pubbliche i dirigenti sono fortemente penalizzati, sia sul piano fiscale (vedi flat tax, vedi Isee), sia per la sperequazione delle pensioni. Sempre più urgente la separazione presso l'Inps della previdenza dall'assistenza.

Nel corso dei lavori congressuali sono stati rinnovati gli organi del Sindacato: la Segreteria Generale, la Presidenza, il Consiglio Nazionale, il Collegio Sindacale, Il Collegio Dei Probiviri.

È stata eletta Segretario Generale Paola Fini, dirigente in servizio presso la società Ferservizi, Vice Segretario Generale Stefano Morellina, Presidente Giovanni Gualario.

Un particolare ringraziamento ha tributato il Congresso agli organi uscenti ed in particolare al Segretario Generale uscente Franco Stivali e al Presidente uscente Paolo Parrilla per il lavoro svolto nel corso del loro mandato.

Dimensione Trasporti esprime le proprie felicitazioni a nuovi Vertici di Assidifer e augura loro buon lavoro.

*In breve***CRESCONO RICAVI E UTILI DEL GRUPPO FS NEL 2022**

Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha approvato il progetto di Relazione finanziaria annuale della Società, che include anche il bilancio consolidato di Gruppo, al 31 dicembre 2022.

Sono cresciuti del 12% i ricavi operativi del Gruppo FS nel 2022, raggiungendo quota 13,7 miliardi di euro, +1,4 miliardi rispetto al 2021. Trend positivo, più 5%, anche per l'utile netto che è pari a 202 milioni di euro. Oltre 300 gare lanciate nelle infrastrutture per circa 26 miliardi di euro, rispettando nell'ambito PNRR i tempi stabiliti dall'Europa. È quanto emerge dalla Relazione finanziaria annuale del Gruppo FS, approvata il 6 aprile dal CDA di FS Italiane. A crescere sono i margini operativi del Gruppo, con EBIT e EBITDA che nel 2022 sono aumentati rispettivamente del 36% e del 17% e, al netto dei ristori Covid ridotti di circa 800 milioni rispetto al 2021, addirittura del 112% e 119%. Tutto questo anche grazie a una nuova governance del Gruppo, suddiviso in quattro poli di business, che comincia a produrre i primi significativi risultati.

FRECCIAROSSA DI IRYO ARRIVA IN ANDALUSIA

È entrato in servizio lo scorso 31 marzo 2023 il Frecciarossa di iryo, il primo operatore privato spagnolo ad alta velocità partecipato Trenitalia, Air Nostrum, e Globalvia.

A graphic featuring several golden puzzle pieces arranged in a circular pattern. In the center, there are two stylized golden human figures, one appearing to be in a dynamic pose as if running or jumping. The text is overlaid on this graphic.

**Il contributo di adesione
a DT per il 2023
è di almeno €20,00
da intestare a
DIMENSIONE TRASPORTI
c/c postale 61369252
IBAN
IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252**