



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

22/40/CU8/C4

**POSIZIONE SUL DOCUMENTO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ
FERROVIARIA DI PASSEGGERI E MERCI (DSMF), DI CUI ALL'ARTICOLO 5,
COMMA 2, DEL DECRETO-LEGGE 6 NOVEMBRE 2021, N. 152 CONVERTITO
NELLA LEGGE 29 DICEMBRE 2021, N. 233**

Parere, ai sensi degli articoli 8 e 9, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 28 agosto 1997 n. 281

Punto 8) Conferenza Unificata

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime parere favorevole con le seguenti considerazioni e richieste.

CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

Il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) costituisce una novità nel processo di programmazione e definizione degli interventi infrastrutturali nel campo della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, innovato dall'art. 5 del recente decreto-legge n. 152/2021, convertito nella legge n. 233/2021, e costituisce un importante quadro di riferimento per la programmazione e il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie che interessano il Paese e i nostri territori, elementi qualificanti per lo sviluppo economico e sociale e in grado di garantire e migliorare la sostenibilità ambientale.

Il DSMF è direttamente correlato al Contratto di Programma tra Stato e RFI, di cui all'articolo 15 del D. Lgs. 112/2015 (nelle due parti Investimenti e servizi), ha il medesimo orizzonte temporale (5 anni) e ne costituisce il riferimento per la definizione attuativa degli investimenti e della relativa programmazione economico-finanziaria.

La bozza di documento, trasmessa alla Conferenza per l'espressione del parere, affronta in termini articolati e completi, pur nella necessaria sintesi, l'analisi dello stato attuale della programmazione degli interventi, sia a livello comunitario sia nazionale (da ultimo derivante dall'aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021), nonché le varie azioni integrate che relazionano il sistema degli investimenti ferroviari con l'intero sistema dei trasporti, trattando delle connessioni della parte ferroviaria con il sistema aeroportuale, portuale ed automobilistico, anche declinato nelle nuove forme di mobilità. Viene inoltre previsto, al fine di una più efficace pianificazione e attuazione del Piano di manutenzione della rete nel contesto del prossimo ciclo contrattuale 2022-2026 del Contratto di Programma-parte Servizi, di ricondurre ad una disciplina unitaria gli interventi manutentivi di carattere ricorrente. Ciò attraverso il passaggio dal CdP Investimenti al CdP servizi dei seguenti programmi di intervento: sicurezza armamento, conservazione

opere d'arte, smaltimento materiali inquinanti, dismissione contesti obsoleti ed alcuni interventi del più ampio programma di "Tecnologie per la circolazione".

Riguardo le specificità regionali, atteso che la stessa norma prevede, tra i contenuti del documento, **la localizzazione degli interventi e la definizione di quelli prioritari**, si auspica che siano affrontate subito le criticità riscontrate dalle singole regioni sul piano strategico in modo tale da addivenire ad un documento condiviso sul quale esprimere l'intesa. Si chiede inoltre che, a valle dell'approvazione del Documento Strategico e nell'ambito della fase di approvazione amministrativa del nuovo Contratto di Programma (e dei suoi aggiornamenti annuali), siano previste occasioni strutturate di confronto con le Regioni nell'ambito delle quali sia garantita alle amministrazioni regionali la possibilità di contribuire realmente, con osservazioni e proposte, alla definizione delle scelte attuative.

Si ritiene, inoltre, indispensabile continuare a valorizzare il ruolo dei Tavoli di Ascolto come sede privilegiata di confronto con RFI, dando seguito agli incontri tecnici con il gestore della rete per la condivisione delle esigenze di sviluppo della rete, al fine del miglioramento dell'offerta dei servizi ferroviari, secondo il percorso peraltro consolidato negli anni 2018÷2021.

Rinviando ai due allegati le richieste di integrazione delle tabelle relative ai principali studi di fattibilità in corso e alle priorità per la progettazione di fattibilità degli studi di interventi già in corso (v. *Allegato 1.a*), e le ulteriori richieste specifiche riguardanti le singole Regioni/Province (*Allegato 1.b*), al fine di perfezionare il documento in oggetto, si formulano di seguito alcune valutazioni di carattere generale.

VALUTAZIONI GENERALI

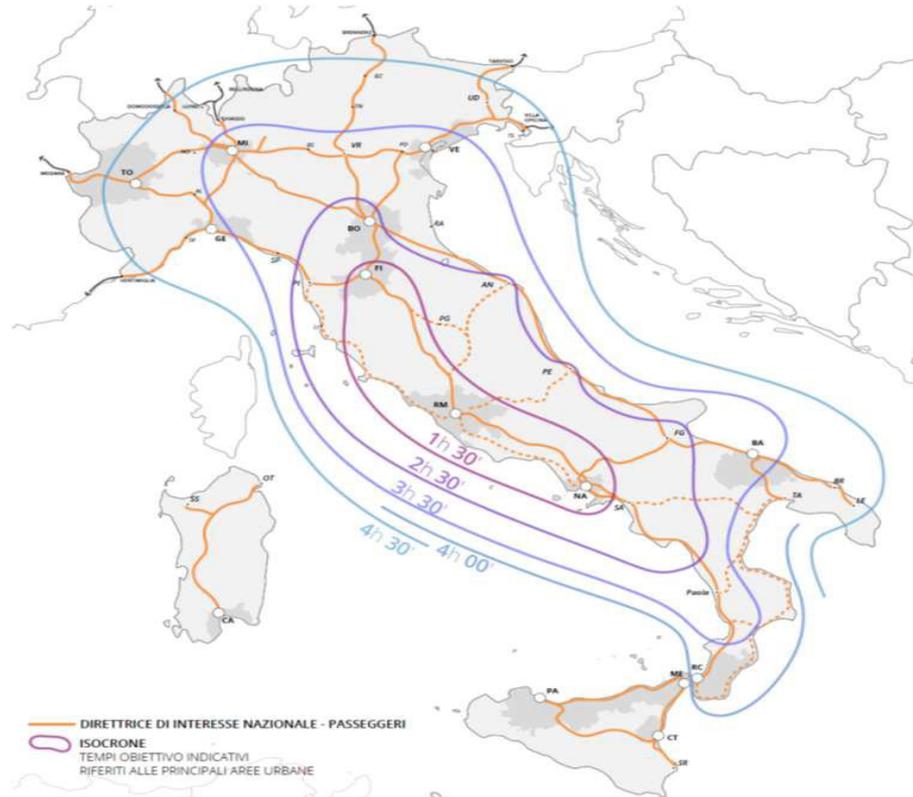
Preliminarmente, le Regioni e PA esprimono un apprezzamento generale sia su tali innovazioni normative sia sull'impostazione del documento, che si presenta strutturato in modo organico e risulta caratterizzato da un approccio metodologico attento e da un quadro analitico approfondito, seppur non sempre capace, data la scala nazionale delle valutazioni, di rappresentare in modo specifico le differenti peculiarità territoriali.

Passando all'esame del contenuto del documento, si segnala l'apprezzamento per la trattazione relativa ai programmi di sviluppo tecnologico, che comprende anche il tema dell'upgrade tecnologico al sistema ERTMS, non solo riferito all'infrastruttura ferroviaria ma anche alla flotta dei treni in esercizio, e per la presenza di un paragrafo dedicato al tema dell'accessibilità delle stazioni ferroviarie, mentre si ritiene sia stata trattata in termini eccessivamente sintetici e necessita, a nostro avviso, di una maggiore definizione la tematica della programmazione 2022-2026, in particolare per la parte investimenti.

Di seguito alcune proposte di carattere generale, che prescindono dalle priorità tematiche quinquennali, di cui al paragrafo seguente.

- Nel condividere l'azione fondamentale relativa alla piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T, per i quali sono necessari interventi di adeguamento delle linee ferroviarie agli standard prestazionali europei, si richiama l'avvenuta entrata in vigore del Regolamento (UE) n. 1153/2021 (che ha modificato il Regolamento (UE) 1316/2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa – CEF) che ha già modificato l'assetto della rete e dei corridoi; occorre pertanto assicurare - per tutte le infrastrutture inserite nelle reti *core* e *comprehensive* TEN-T - risorse adeguate per il raggiungimento degli standard europei per il trasporto passeggeri e merci lungo i corridoi.
- Il DSMF dovrebbe assicurare, coerentemente con le previsioni dell'Allegato al DEF 2017 "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture" e l'allegato al DEF 2021 "dieci anni per trasformare l'Italia", che tutti gli interventi programmati (e i relativi progetti) inerenti le direttrici per lo sviluppo di servizi AVR (Alta velocità di rete) siano definiti nel rispetto dell'obiettivo fissato

dall'allegato al DEF 2017 "...aumentare la velocità commerciale **al di sopra dei 200 km/h** sulle direttici non servite dalla rete AV (modello AV), **con il tempo di accesso a Roma** da tutte le principali aree urbane del paese, **non superiori a quelli oggi garantiti dal sistema AV tradizionale sulla tratta di maggior lunghezza (Torino-Roma, percorsa in circa 4h30min)**", **a partire dai capoluoghi di Regione/Provincia Autonoma, con i necessari aggiornamenti relativi alle tempistiche di attuazione**, tenendo conto che tale contesto veniva definito nel predetto allegato al DEF 2017, quale fabbisogno infrastrutturale al 2030.



Schema di pag. 79 dell'allegato al DEF 2017 (Direttrici passeggeri - Isocrone). Le isocrone fanno riferimento ai tempi di percorrenza assunti come obiettivo all'orizzonte 2030.

La necessità di assicurare una piena coerenza del DSMF con le programmazioni di medio-lungo periodo risulta uno dei contenuti necessari ad una continuità d'azione riguardo ad obiettivi significativi e di interesse generale quale quello sopra rappresentato, al fine di poter connettere in termini strutturalmente adeguati aree significative del paese su cui insistono direttici non servite dalla rete AV.

- Tutti i progetti infrastrutturali dovrebbero essere sviluppati assicurando la massima attenzione ai servizi ferroviari che dovranno essere supportati dagli interventi di nuova realizzazione/di potenziamento e considerando il rapporto tra l'infrastruttura ferroviaria e il territorio (e il sistema della domanda di mobilità) in cui essa si inserisce; in questo senso i progetti dovranno anche studiare - e prevedere risorse adeguate per assicurare - il miglioramento delle dotazioni per un'accessibilità sostenibile alle stazioni/fermate e comprendere nel proprio budget la copertura delle spese per i servizi sostitutivi da attivare in fase di cantiere.
- E' opportuno sviluppare un progetto di rete che coinvolga l'intero perimetro occupato dai servizi regionali, sviluppando soluzioni tecnologiche ed impiantistiche capillari e diffuse, mirate a superare vincoli imposti dalle normative di sicurezza sulla circolazione ferroviaria che impongono gravi rigidità e perditempo sui servizi (velocità di approccio ai segnali, incroci non contemporanei sulle linee a binario unico, deviate a 30 Km/h in stazione ...).

- E' necessario sviluppare sistemi integrati di segnaletica e di informazione al pubblico presso le stazioni/fermate della rete RFI con lo scopo di consolidare la mobilità sostenibile, favorendo il trasporto pubblico multimodale e valorizzando il ruolo di hub intermodali dei nodi ferroviari, anche in coerenza e sinergia con l'attuazione delle piattaforme MAAS - Mobility as a Service.
- Miglioramento prestazionale delle linee ferroviarie con elevazione del carico assiale a D4, anche per migliorare l'interoperabilità del traffico merci-passeggeri e velocizzare il traffico sulle linee non interessate da upgrading infrastrutturale di pagina 82, per i quali non risultano formulate indicazioni di priorità o localizzative.
- Implementazione del programma di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione opere sostitutive e viabilità alternativa, garantendo adeguate risorse finanziarie.
- Eliminazione delle barriere architettoniche e accessibilità alle stazioni ferroviarie e ai servizi ferroviari da parte dei soggetti a ridotta mobilità e dei viaggiatori con bici al seguito.
- Riattivazione delle linee ferroviarie sospese o dismesse, sia a fini turistici che commerciali.
- Specificare i criteri utilizzati nell'analisi delle potenzialità delle stazioni in termini di turismo sostenibile (rif. pag. 98 DSMF) ed esplicitare come si debbano interpretare le risultanze grafiche dell'analisi condotta.

ALCUNE PRIORITA' TEMATICHE

Il contesto delineato dal DSMF risulta, per quanto attiene gli interventi infrastrutturali sulla rete, non appare direttamente correlabile con le risorse oggi disponibili.

Nel richiedere pertanto una particolare attenzione nelle prossime leggi di bilancio per il reperimento di una dotazione finanziaria coerente con gli interventi previsti, sulla base di quanto già fatto per la direttrice Adriatica, si elencano di seguito le priorità di intervento per le quali avviare nel quinquennio di vigenza del DSMF, in modo diffuso, le relative attività progettuali o, dove le stesse siano già previste/disponibili, avviare i relativi interventi o portare a termine quelli già parzialmente finanziati.

- Eliminazione dei colli di bottiglia ancora presenti sulla rete ferroviaria nazionale di primo livello, a partire da quelli sulle direttrici prioritarie e i nodi urbani e di sistema; in questo senso si chiede di inserire una strategia specifica sui principali nodi del sistema.
- Come già evidenziato tra le valutazioni di carattere generale, realizzazione degli interventi sulle direttrici per lo sviluppo di servizi AVR (Alta velocità di rete) nel rispetto dell'obiettivo fissato dall'allegato al DEF 2017 "...aumentare la velocità commerciale **al di sopra dei 200 km/h** sulle direttrici non servite dalla rete AV (modello AV), **con il tempo di accesso a Roma** da tutte le principali aree urbane del paese, **non superiori a quelli oggi garantiti dal sistema AV tradizionale sulla tratta di maggior lunghezza (Torino-Roma, percorsa in circa 4h30min)**", a partire dai capoluoghi di Regione/Provincia autonoma.
- Realizzazione e potenziamento della connessione alle linee AV/AC e alle direttrici principali, così da incrementare l'accessibilità degli ambiti urbani, delle aree turistiche, delle aree interne e dei territori di confine, con riferimento sia alla mobilità sistematica sia alla mobilità turistica e occasionale. A questo proposito, si ritiene utile che il DSFM citi esplicitamente l'opportunità di creare una rete ferroviaria alpina strategica;
- Sviluppo delle connessioni trasversali (linee diagonali ad alta velocità - Investimento 1.3 del PNRR), con standard prestazionali omogenei delle direttrici ed attenzione prioritaria agli interventi capaci di maggiore impatto sull'incremento prestazionale complessivo delle direttrici.
- Miglioramento/potenziamento/realizzazione delle connessioni dirette del sistema portuale/interportuale/aeroportuale con la rete ferroviaria di primo livello (cd. ultimo miglio).

- Raddoppio delle tratte a singolo binario già elettrificate, a partire da quelle comprese nelle direttrici prioritarie.
- Incremento delle tratte a doppio binario al fine di colmare i *gap* infrastrutturali.
- Elettrificazione o conversione ad idrogeno delle linee ferroviarie non elettrificate, non solo al fine di migliorare e integrare il modello di esercizio e l'offerta all'utenza, ma anche in un'ottica di migliore sostenibilità ambientale e contenimento dell'inquinamento atmosferico;
- Integrare il documento con il tema del risanamento acustico e la realizzazione di interventi di mitigazione e barriere antirumore, qui non trattato, ad eccezione di un breve paragrafo a pagina 82¹ Si ritiene che tale tematica, anche riguardo alla definizione dei contesti territoriali dove il *trend* di incremento del traffico ferroviario (in particolare merci) determina situazioni di priorità da risolvere nell'arco di validità del Documento, debba trovare più puntuale evidenza, anche in considerazione del fatto che la scarsità delle risorse finanziarie ne sta condizionando l'attuazione.
- Trattare in termini maggiormente articolati il tema della logistica e delle singole componenti.

¹ **risanamento acustico**: il programma prevede interventi diffusi sull'intera Rete con l'obiettivo di contenere e abbattere l'emissione sonora dei rotabili attraverso l'installazione di opere di mitigazione (barriere antirumore) e di interventi diretti sui ricettori. Al fine di ottimizzare la programmazione degli interventi, RFI ha redatto, secondo le direttive emanate con il DM Ambiente del 29.11.2000, un piano di interventi di cui si sta dando progressiva attuazione.

VALUTAZIONI PUNTUALI

Approfondendo alcuni dei suggerimenti sopra esposti, si riportano di seguito osservazioni relative a singoli temi.

a) Sistema Integrato dei trasporti (SINT) (capp. II.2.2)

Nella identificazione del sistema integrato dei trasporti, andrebbe più compiutamente trattato il tema degli interporti che assieme alle altre infrastrutture puntuali identificate (Porti e Aeroporti) completa il sistema del trasporto delle merci direttamente correlato e connesso (o da connettere in termini maggiormente funzionali) all'infrastruttura ferroviaria e la cui integrazione risulta elemento essenziale per una maggiore sostenibilità economica ed ambientale del sistema dei trasporti.

L'analisi di cui al capitolo II.2.2. di pagg. 21 e segg. andrebbe pertanto integrata riguardo a tali infrastrutture (denominate nel documento terminali merci o terminali) in modo da correlarla in termini di maggiore efficacia alle indicazioni programmatiche pur presenti.

Per queste ultime si ritiene altresì necessario siano definiti puntualmente e non in termini meramente esemplificativi i terminali interessati dal potenziamento dei collegamenti con la rete ferroviaria, come invece accade a pagina 105 del documento. L'indicazione puntuale degli interventi prioritari previsti deve essere pertanto completata rendendo anche evidenza degli interventi attuabili nello scenario di vigenza del DSMF (il documento contiene solo evidenze esemplificative degli impianti interessati da interventi nello scenario 2030)².

Tale tematica risulta peraltro parte del più articolato sistema della logistica, contesto strategico più volte posto all'attenzione dalle Regioni e PA nel confronto con il Governo, in quanto tema fortemente connesso con una visione strategica e generale dell'infrastrutturazione del Paese, intesa come snodo strutturale dello sviluppo economico-sociale. Infatti, le Regioni proposero un meccanismo basato sulla creazione di Distretti Logistici di area vasta, costituenti ambiti omogenei di sistemi interregionali finalizzati a governare i processi di sviluppo e migliorare le prestazioni delle filiere logistiche territoriali, nonché la loro integrazione ai Corridoi merci europei e alle rotte del commercio internazionale. Lo strumento ipotizzato era un Accordo di Programma di Sistema Logistico, tra Regioni, Ministero e principali attori per lo sviluppo logistico (in particolare ANAS e RFI e, oggi, AdSPM), mediante il quale assicurare, tra l'altro, un'efficace regia del sistema logistico su area vasta, la predisposizione di progetti integrati per la soluzione dei principali "colli di bottiglia" delle reti, nonché il coordinamento e sistematizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per il funzionamento del Sistema Logistico, da proporre per l'inserimento nelle programmazioni settoriali territoriali. Pertanto, è auspicabile creare un meccanismo di *governance* dei sistemi logistici di area vasta, che guardi allo sviluppo di un territorio in maniera integrata e non rigidamente settoriale.

b) Analisi e Programmazione 2022-2026 degli interventi infrastrutturali sulla rete (capp. II.2 e III.1 III.2 e III3)

Il DSMF definisce a pagg. 64-65 il fabbisogno finanziario per il nuovo CDP- Investimenti 2022-2026, desunto dal valore complessivo del portafoglio progetti in corso e da quello programmatico dell'aggiornamento 2020-2021 del CdP 2017-2021. Del fabbisogno complessivo pari da euro 213.447,72 milioni di euro risultano al momento finanziate opere in corso per 109.187,54 milioni di euro.

Restano pertanto da finanziare, per il completamento del fabbisogno programmatico di cui sopra, già definito dalla programmazione 2017-2021, 104.260,18 milioni di euro, di cui 54.554,72 milioni di euro

² "Il piano di sviluppo della rete prevede inoltre il potenziamento dei collegamenti dei terminali con la rete ferroviaria (es. Bari Lamasinata, Milano Smistamento, Brescia, Torino Orbassano, Brindisi, Novara, Rivalta Scrivia)"

indicati quale fabbisogno per il quinquennio 2022-2026 e 49.705,46 indicati nella tabella di pagina 66 quale fabbisogno oltre il 2026.

Tali fabbisogni finanziari, puntualmente definiti in termini di valore, non risultano però indicati in termini localizzativi e di singolo intervento, rendendo la lettura del documento necessariamente incompleta.

Vengono inoltre elencati nella tabella di pagina 67 i “Principali studi di fattibilità in corso”, elencazione pertanto già di per sé non completa, e dalla quale non si evince una eventuale diretta correlazione riguardo ai fabbisogni finanziari di cui sopra.

Non risultano inoltre elencati in tale documento, tutti gli interventi derivanti dai tavoli di ascolto attivati ai sensi del paragrafo 2.6 del prospetto informativo della rete 2022.

Le risorse disponibili per il soddisfacimento dei fabbisogni finanziari sopra definiti, elencate alle pagg-70-73 del DSMF sono riferite alle seguenti fonti:

- Nuovo Connecting Europe Facility (CEF) 2021-2027
- Ciclo programmatico FSC 2021-27
- Perequazione infrastrutturale
- Legge di Bilancio 2022

e portano ad una disponibilità complessiva certa di risorse, per il quinquennio 2022-2026, pari a 4.550 milioni di euro (dettagliate nella tabella che segue) alle quali potranno aggiungersi i fondi del programma CEF 2021-2027. Ciò, rispetto ad un fabbisogno individuato per gli interventi in corso o per i quali è prevista la realizzazione nel quinquennio pari a **54.554,72 milioni di euro**.

Fonte di finanziamento	Risorse complessivamente allocate sulle annualità 2022-2026 (in M€)	Risorse complessivamente allocate su annualità successive (in M€)	Note
Nuovo Connecting Europe Facility (CEF) 2021-2027			Non puntualmente definibili in quanto le procedure di valutazione in corso.
Ciclo programmatico FSC 2021-27	2.000,00 (2022-2027)		Risorse indicate come disponibili per un set di interventi (in specie per le regioni del Mezzogiorno) non specificati.
Perequazione infrastrutturale	1.300,00	3.300,00*	* dal 2027 al 2033
Legge di Bilancio 2022*	550,00 (copertura parte investimenti CdP) più 700 milioni per la	** 5200,00 (copertura parte investimenti CdP) più 4.300 milioni per la	*Escluse le risorse allocate nella legge di bilancio per completamento IV lotto Torino Lione (57 Milioni dal

	Ferrovia Adriatica (AV/AC)	Ferrovia Adriatica (AV/AC)	22 al 26) e la realizzazione degli interventi ferroviari connessi all'effettuazione delle olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 pari a 61 Mln di euro dal 2022 al 2025. ** dal 2027 al 2036 per il CdP Investimenti e dal 2027 al 2035 per la Ferrovia Adriatica AV-AC.
--	----------------------------	----------------------------	--

Vi è pertanto, al momento un significativo disallineamento tra le disponibilità di bilancio e i fabbisogni finanziari per il periodo 2022-2026, dichiarati nel DSMF, derivanti dalla programmazione progressiva che viene integralmente confermata.

In relazione a quanto sopra, risulta necessaria l'individuazione delle priorità di investimento da finanziare con le risorse disponibili, così come la localizzazione degli interventi al fine di rendere il DSMF documento di concreto riferimento per la definizione del CdP 2022-2026.

Risulta inoltre necessario che il DSMF definisca i suoi contenuti di priorità e di utilizzo delle risorse disponibili in termini coerenti con quanto già definito riguardo agli assi strategici ferroviari nell'ambito della Rete Europea TEN-T e del Sistema integrato dei Trasporti (SNIT), per alcuni dei quali, come ad esempio a pagina 18 del Documento³ viene indicata la necessità di un completamento entro il 2030 in quanto parte della rete CORE, .

Il paragrafo II.3.1 di pagina 72, denominato “*Le indicazioni sulle priorità degli interventi*”, peraltro contiene esclusivamente una metodologia per la determinazione delle priorità degli stessi tra quelli selezionati e pare logicamente rivolto alla individuazione di nuovi progetti da inserire nel CdP 2022-2026 (essendo direttamente correlato al processo di valutazione ex ante di cui al paragrafo IV.1) o agli studi di fattibilità in corso. Risulta necessario che il DSMF, anche sulla base delle priorità definite dalla programmazione comunitaria (tra le quali ha ad esempio parte di assoluto rilievo l'eliminazione dei colli di bottiglia infrastrutturali), indichi puntualmente le priorità di finanziamento nel contesto dei CdP 2022-2026, a partire dagli interventi già identificati e presenti nella precedente tornata di programmazione, che già dispongono di una progettualità e di quelli completabili in tale orizzonte temporale, identificando altresì quelli da programmare e finanziare in un orizzonte temporale più ampio.

Per quanto riguarda gli ulteriori studi da avviare nel ciclo di programmazione 2022-2026 presenti nella tabella III.3.3 di pagina 105, gli stessi non comprendono, per alcune Regioni, richieste attinenti contesti significativi di intervento, già oggetto di evidenza nell'ambito dei tavoli di ascolto 2021. Si ritiene necessario che tale elencazione vada integrata e rivista precisando altresì con maggiore dettaglio la modalità di individuazione degli interventi ivi inseriti.

c) I programmi di accessibilità delle stazioni ferroviarie (cap. III.3.5)

³ Per quanto attiene le sezioni transfrontaliere, **le vie di accesso al valico del Brennero, alla Torino Lione, nonché la Venezia Trieste** (adeguamento dell'esistente) **sono state riallineate e caratterizzate da velocità superiori ai 200km/h** da completare entro il 2030 in quanto parte della rete Core.

Il tema dell'accessibilità delle stazioni ferroviarie è strategico per assicurare una maggiore attrattività al sistema del trasporto pubblico di persone. Allo stesso sono direttamente correlati il tema dell'integrazione delle stazioni con il sistema più articolato della mobilità delle persone (a partire da quello del trasporto pubblico locale automobilistico) e della qualità delle stazioni ferroviarie (in termini ad es. di spazi di attesa, servizi ai viaggiatori e sistemi informativi).

Riguardo a tale tematica va sottolineata innanzitutto l'importanza e la condivisione dei contenuti del DSMF che sottende ad un cambio radicale di paradigma nella valorizzazione ed uso degli spazi di stazione con una maggiore attenzione ai servizi per i viaggiatori e una caratterizzazione della Stazione quale parte integrante del sistema di valorizzazione turistica dei territori.

Una priorità nella destinazione delle risorse disponibili va innanzitutto definita per assicurare l'accessibilità alle stazioni ai soggetti a ridotta mobilità, che ancora oggi vede polarità assolutamente significative sotto il profilo del traffico ferroviario, prive di un sistema di accesso adeguato ai binari di stazione o dove tali azioni risultano procedere con rilento, anche a causa della scarsità delle dotazioni finanziarie.

Il DSMF non indica puntualmente gli interventi prioritari per il periodo 2022-2026 ma che, oltre a quelli già finanziati "sarà comunque necessario prevedere nel prossimo CdP l'estensione ad ulteriori stazioni della rete per garantire anche ad ambiti territoriali con stazioni meno frequentate e connesse condizioni inclusive e non discriminatorie di accesso ai servizi ferroviari".

Al fine di rendere maggiormente cogente tale indirizzo, si propone quale priorità per CdP 2022-2026 che la dotazione finanziaria sia utilizzata per la realizzazione delle opere necessarie all'abbattimento delle barriere architettoniche e alla completa accessibilità ai soggetti a ridotta mobilità, da completarsi entro il 2026, quantomeno in tutte le Stazioni Ferroviarie presenti nei capoluoghi di Provincia e nelle altre stazioni costituenti nodo di più linee.

In una prospettiva di valorizzazione più generale delle Stazioni, diventa inoltre fondamentale la risoluzione, oltre che delle criticità legate al tema diretto dell'accessibilità, anche di quelle legate alla definizione di indirizzi per la messa in disponibilità, agli Enti Locali o a soggetti dagli stessi individuati per la realizzazione di progetti di valorizzazione turistica del territorio, di spazi di stazione o esterni alla stessa non funzionali all'esercizio ferroviario.

Quest'ultima è una tematica che presenta un interesse molto diffuso sul territorio, testimoniato anche dai contenuti dello stesso DSMF. Per la risoluzione di criticità nell'iter di messa in disponibilità di tali spazi, tra i quali elementi significativi sono rappresentati dalle tempistiche per la conclusione dei relativi iter, dal periodo di disponibilità non correlato ad investimenti resi disponibili dal territorio e dalle funzioni allocabili è necessario che il Documento fornisca a RFI indirizzi precisi su tali temi.

Si propone quindi che il paragrafo III 3.5, nel trattare l'argomento delle stazioni valorizzi in generale tale tematica assicurando innanzitutto agli Enti territoriali ove dagli stessi richiesto, la disponibilità, a titolo gratuito e per il numero di anni dagli stessi richiesto, delle aree non funzionali all'esercizio ferroviario, per la realizzazione di progetti volti allo sviluppo dell'intermodalità o turistico.

Per quanto riguarda le stazioni con frequentazioni inferiori ai 500 viaggiatori giorno (incrementando il tetto dei 100 viaggiatori giorno previsto dal Documento), si propone di prevederne, al posto della riconversione, una valorizzazione, assicurando comunque la presenza di servizi minimi ai viaggiatori e mettendo prioritariamente a disposizione gli spazi di stazione non funzionali all'esercizio ferroviario **agli Enti Locali**

o a soggetti dagli stessi individuati, a titolo gratuito e per il numero di anni dagli stessi richiesto, per la valorizzazione di forme di turismo sostenibile come individuate dallo stesso DSMF a pag. 97⁴.

Inoltre, riguardo "*l'upgrading di sistemi di informazione al pubblico e di assistenza ai passeggeri*", il tema sembra far riferimento solo ai principali impianti: invece, si reputa opportuno che vengano meglio esplicitati o, se non previsti, vengano inseriti nel Documento e successivamente nel CDP, interventi di *upgrade* tecnologico diffuso dei sistemi di informazione al pubblico nelle stazioni medio-piccole della rete, in particolare lungo le linee ferroviarie delle aree interne, totalmente impresenziate e prive di biglietteria.

Infine, non si ritiene opportuna la chiusura delle piccole stazioni, ipotizzata a pag. 98, in modo poco coerente con i principi enunciati nel documento stesso (paradigma "ASI", ruolo di nodo trasportistico, ecc.) e che potrebbe incrementare le disuguaglianze tra città e aree interne e rurali.

d) Le sperimentazioni relative alle innovazioni ambientali (cap. III.3.9)

Un capitolo del DSMF è dedicato anche alla tematica significativa delle innovazioni ambientali. Tra queste la "*... Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario*" – per la quale nel contesto del PNRR sono stati assegnati 300 Mln di euro alla DG TPL del MIMS per la realizzazione di 10 stazioni di rifornimento treni lungo sei linee ferroviarie. A queste, come evidenziato all'interno del DSMF, si aggiungono ulteriori risorse del Piano Nazionale per gli Investimenti Complementari, decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti" – Interventi per le aree del terremoto del 2009 e 2016...".

Nel documento si evidenzia che nell'ambito dei finanziamenti PNRR sono peraltro in corso da parte del Ministero valutazioni tecnico-economiche e approfondimenti relativi anche alle linee ferroviarie non ricomprese nell'infrastruttura ferroviaria nazionale aventi servizi svolti con materiale rotabile a trazione diesel.

Risulta a nostro avviso necessario poter disporre già in questo documento di un elenco completo delle linee ferroviarie con caratteristiche idonee ad una evoluzione nel senso sopra indicato, al fine di poter convergere su tale obiettivo anche nelle politiche di rinnovo del materiale rotabile da parte dei soggetti gestori dei servizi.

SEGNALAZIONI SUGLI ELABORATI TRASMESSI

- Manca l'inserimento del nodo di Cagliari nel corridoio Scandinavia – Mediterraneo, con la relativa integrazione (rif. pag. 15 DSMF), atteso che lo stesso risulta già riconosciuto quale nodo della rete centrale ("core") come porto, aeroporto e nodo urbano, nel corridoio Scandinavia – Mediterraneo;
- L'analisi delle "stazioni con maggiori potenzialità in termini di turismo sostenibile" va integrata in quanto alcuni territori risultano non correlati alle effettive potenzialità (es. Sardegna)
- Nella rappresentazione grafica dell'analisi dell'accessibilità riportata a pagina 50 manca la Regione Sardegna.
- - Nella futura rete radiomobile di RFI a pag. 89 non è presente la Regione Sardegna.
- A pagina 22 la linea ferroviaria della Val Pusteria viene inquadrata come linea della rete di 2° livello, mentre a pagina 24 la rete stradale in Val Pusteria viene inquadrata come linea della rete di 1° livello.

⁴utilizzo degli spazi di stazione per ospitare servizi funzionali alla promozione turistica (*info point*, vendita di prodotti tipici, attività recettiva, servizi per cicloturisti, ecc.), oltre che l'utilizzo delle aree esterne per servizi intermodali dedicati ai collegamenti turistici (navette, noleggio bici, ecc.).

È auspicabile che ci sia un allineamento anche per quanto riguarda la linea ferroviaria ossia che venga inquadrata come rete di 1° livello.

- La linea ferroviaria Fortezza-Bressanone-Ponte Gardena dovrebbe essere inquadrata non solo per quanto riguarda il trasporto merci tra il “extended core rail network”, ma anche per quanto riguarda il trasporto passeggeri.
- In tutte le mappe si dovrebbe tener conto del programmato intervento infrastrutturale della Variante Val di Riga.

Rispetto agli elaborati integrativi messi a disposizione dal MIMS il giorno 8 febbraio u.s. si segnala che:

- la Tabella A “Interventi Prioritari – Modalità Ferrovia – Diretrici” non esplicita, erroneamente, risorse PNRR con riferimento agli interventi denominati “Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi. Connessioni con i valichi svizzeri: potenziamento Gallarate-Rho, raddoppio Vignale-Oleggio-Arona” e “Velocizzazione Torino/Milano-Genova: quadruplicamento Milano-Pavia, Milano-Tortona-Genova, Torino -Alessandria-Genova”;
- la Tabella C “Interventi prioritari da sottoporre a Project Review” non richiama il raddoppio della Milano – Mortara (con particolare riferimento alla tratta Albairate – Abbiategrasso);
- Manca tra le opere della Direttrice prioritaria ID4 trasversale Padana, l’intervento relativo al “Nodo di Udine”, intervento già parzialmente finanziato con la programmazione 2017-2021 e facente parte del Corridoio “Adriatico Baltico”.

Allegato

Roma, 16 marzo 2022

Si riportano di seguito le richieste di integrazione/modifica delle seguenti tabelle:

- **III.1.2 pag. 67: PRINCIPALI STUDI DI FATTIBILITÀ IN CORSO**
- **III.3.3 pag. 103 PRIORITÀ PER LA PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ DEGLI STUDI DI INTERVENTI GIÀ IN CORSO**

BASILICATA

Tabella III.3.3:

Perfezionamento PFTE della tratta da PZ fino ad innesto su direttrice SA-RC, tronco “Tito-Romagnano”, con standard Alta Velocità, nel quadro delle previsioni di cui all’art. 208 comma 3 Legge 17 luglio 2020 n. 77 recante – “Realizzazione del progetto di fattibilita' tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche di alta velocita', delle direttrici ferroviarie Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia e Genova-Ventimiglia”.

Si chiede, altresì, di inserire, tra le priorità, lo studio di fattibilità relativo alla “Bretella Area industriale San Nicola di Melfi” finanziato nell’ultima seduta CIPESS del 15/02/2022, a valere sull’anticipazione FSC 2021-2027.

CALABRIA

TABELLA III.1.2 e TABELLA III.3.3:

Si chiede di avere maggiori dettagli sugli interventi riportati nella prima tabella per la Calabria: stato, tipologia, dati tecnici e tempistiche, considerato che questi interventi non sono presenti nella seconda tabella e per la Calabria non è presente alcun progetto di fattibilità.

CAMPANIA

TABELLA III.3.3

Si richiede di inserire:

- Potenziamento del nodo di Codola, realizzazione della “bretella” di collegamento fra la linea Codola-Nocera e la linea “Monte del Vesuvio”;
- Soppressione PP.LL sulla linea “storica” Napoli – Salerno
- Prolungamento Metropolitana Bellizzi – Eboli (RFI)
- Programma d'intervento per la velocizzazione ed il miglioramento del servizio di tipo metropolitano nell'Agro Nocerino – Sarnese - soppressione dei PP.LL.

EMILIA ROMAGNA

Tabella III.3.3

Si chiede l'integrazione della tabella con il seguente intervento, il cui inserimento quale priorità nella Tabella III.3.3 di pag.103 del documento per l'allocazione dei finanziamenti in Contratto di programma RFI si ritiene necessario:

➤ potenziamento della tratta Castel Bolognese-Ravenna, oggetto di specifici impegni nel Protocollo d'Intesa sottoscritto tra MIMS, RFI e Regione Emilia-Romagna nel luglio 2021.

FRIULI VENEZIA-GIULIA

TABELLA III.3.3

Si richiede l'inserimento, nell'elenco degli Studi di Fattibilità prioritari da realizzare nel periodo 2022-2026, dei seguenti due studi:

- **Upgrading infrastrutturale e tecnologico e velocizzazione della linea Udine-Venezia.**

La tratta ferroviaria Udine Venezia, infrastruttura ferroviaria che fa parte della più estesa linea Trieste-Venezia via Udine, connette le maggiori 5 città del Friuli Venezia-Giulia e i capoluoghi di Gorizia-Udine e Pordenone, nonché alcuni importanti centri urbani del territorio veneto quali Conegliano e Treviso, al nodo ferroviario di Venezia Mestre (Trieste e Monfalcone risultano collegate a tale nodo anche dalla linea Trieste-Venezia via Portogruaro). Si tratta di un'infrastruttura interessata, oltre che da un consistente numero di servizi passeggeri, sia interni alla Regione sia di collegamento (tramite il nodo di Venezia Mestre) con il resto del territorio nazionale, anche da un traffico merci passante o generato dal sistema portuale/interportuale regionale e connesso al corridoio Adriatico Baltico.

In considerazione di quanto e delle funzioni trasferite recentemente alla Regione riguardo alla gestione di servizi ferroviari interregionali passeggeri, compresi quelli sulla relazione Trieste-Udine-Venezia, si reputa necessaria un'azione di miglioramento prestazionale dell'infrastruttura quale quella richiesta, finalizzata sia ad un miglioramento della capacità ed affidabilità della linea, sia alla velocizzazione della stessa. La tratta Udine-Venezia, come rilevabile sia dall'allegato al DEF 2017 e dall'integrazione al DSMF richiesta dal Presidente della commissione Trasporti della Camera denominata "Integrazione informativa sulle opere prioritarie "Direttici", pur essendo compresa nella Rete Ferroviaria Nazionale di primo livello, non risulta al momento compresa nelle direttici prioritarie del SNIT e non risulta oggetto di una previsione di interventi o progetti organici di miglioramento prestazionale.

- **Upgrading infrastrutturale e tecnologico della tratta ferroviaria Monfalcone-Trieste (linea storica)**

Il progetto potenziamento tecnologico e velocizzazione della linea ferroviaria Trieste-Venezia per il quale sono in corso le attività progettuali e di affidamento dei primi interventi, non riguarda una parte del tracciato attuale (da Bivio d'Aurisina a Trieste) e prevede l'utilizzo della linea storica anche successivamente alla realizzazione della variante di tracciato prevista tra Bivio S.Polo (Monfalcone) e Bivio d'Aurisina, per la realizzazione dei servizi regionali. I tempi di realizzazione del progetto di velocizzazione e la presenza di una tratta significativa dell'attuale tracciato tra Monfalcone e Trieste non interessata dall'intervento, rendono necessaria l'attivazione di un miglioramento infrastrutturale e tecnologico di tutta la tratta storica, che sia definito in termini più strutturati e complessivi rispetto ad interventi puntuali già previsti nella prima parte della tratta, in ragione sia della funzione di linea dorsale per tutto il traffico ferroviario proveniente o diretto al porto di Trieste, sia quale infrastruttura su cui si sviluppa un consistente traffico passeggeri proveniente o

diretto al capoluogo regionale. La tratta Bivio d’Aurisina-Trieste, come rilevabile sia dall’allegato al DEF 2017 e dall’integrazione al DSMF richiesta dal Presidente della commissione Trasporti della Camera denominata “Integrazione informativa sulle opere prioritarie “Direttici”, pur essendo compresa nella Rete Ferroviaria Nazionale di primo livello e nelle direttici prioritarie del SNIT non risulta oggetto di una previsione di interventi o progetti organici di miglioramento prestazionale. Il progetto di potenziamento tecnologico e velocizzazione della linea ferroviaria Trieste-Venezia (cod. intervento 0365A-0365B), compreso nella ID4 Trasversale Padana, infatti, si sviluppa lungo la tratta Venezia-Bivio d’Aurisina e non comprende la tratta Bivio d’Aurisina-Trieste.

LOMBARDIA

Tab. III.1.2 e TABELLA III.3.3

Facendo riferimento specifico alle tabelle presentate alle pagine 67 e 103, relative rispettivamente ai principali studi di fattibilità in corso e alle priorità per la progettazione di fattibilità degli studi di interventi già in corso, evidenziando che non risultano chiari i criteri di valutazione utilizzati per la predisposizione delle tabelle, si conferma in questa sede l’interesse regionale affinché vengano perfezionati tutti gli studi/progetti di fattibilità inerenti interventi sul territorio regionale lombardo contenuti nel Contratto di Programma (riferimento: Appendice 10 del CdP agg. 2020-2021) ovvero presentati nell’ambito dei Tavoli di Ascolto.

In coerenza con quanto sopra si chiede quindi di inserire all’interno del DSMF – nell’ambito delle sopra citate tabelle di pagina 67 e 103 ovvero in altra sezione ritenuta consona per valorizzare la valenza e le specificità delle proposte – riferimenti a tali studi/progetti avviati e da avviare. Ci si riferisce in particolare, oltre a quanto già citato nel DSMF: alla risoluzione interferenze tra le linee Chiasso e Torino di Milano Centrale (Scavalco), al Potenziamento Infrastrutturale Milano - Como - Chiasso inclusi gli interventi per i Nuovi Accordi Internazionali con la Svizzera, al Potenziamento Milano – Crema, al potenziamento infrastrutturale Seregno - Treviglio - Cremona, al Nuovo collegamento ferroviario Arcore – Vimercate, alla Circonvallazione di Mantova (collegamento diretto tra Mantova - Milano e Mantova - Monselice), al PRG di Milano San Cristoforo, al Collegamento diretto Milano Greco – Milano Martesana, al Raddoppio San Zeno – Olmeneta, al potenziamento/velocizzazione della Piacenza - Voghera, al raddoppio Mantova – Modena, ai raddoppi della linea Cremona – Olmeneta, della linea Ponte San Pietro-Lecco, delle linee afferenti al valico di Luino, della linea Ponte San Pietro-Carnate-Seregno e sue opere di continuità (secondo itinerario Milano-Bergamo e itinerario est-ovest Bergamo-Busto Arsizio-Malpensa), ai raddoppi selettivi sulla linea della Valtellina, alla velocizzazione delle linee Luino-Gallarate, Monza-Molteno, Pavia-Casalpusterlengo, Mortara-Pavia, Vercelli-Mortara, Treviglio-Olmeneta, Lecco-Ponte San Pietro, all’elettrificazione della tratta tra Como e Merone della linea Como-Lecco, della tratta tra Merone e Lecco della medesima linea Como-Lecco, alla realizzazione del secondo sottopasso di stazione presso le stazioni di Bergamo, Monza, Seregno, Lecco, Varese, alla Brescia-S. Zeno-Ghedi-Montichiari (prolungamento fino a Desenzano del Garda), alla Stazione di Porta Est del nodo ferroviario milanese e alle sue opere connesse (attestamenti a Pioltello), al Secondo Passante ferroviario milanese, all’entrata indipendente da sud delle linee Pavia-Torreberetti/Pavia-Mortara e Pavia-Voghera a Pavia (ponte sul Ticino).

Si chiede inoltre, data la valenza strategica internazionale della linea, che la velocizzazione della linea Milano-Chiasso ora indicata solo nella tabella di pagina 67 inerente i principali studi di fattibilità in corso venga ricompresa anche nella tabella di pag. 103 inerente le priorità per la progettazione di fattibilità.

MARCHE

Tab. III.1.2

Tra gli interventi già inseriti in tabella:

- Miglioramento dei collegamenti tra i capoluoghi dell'Italia centrale compresi nel cratere sismico e Roma: chiarire quali linee ferroviarie ricadono in questi studi di fattibilità e quali interventi sono previsti;
- Linea Fano-Urbino: è in corso uno studio di fattibilità da parte di RFI non riportato in tabella di pag. 67.

Interventi non considerati in tabella che devono essere inseriti tra gli studi di fattibilità da avviare:

- linea Fermignano-Pergola: la Regione Marche, informata sullo studio di fattibilità in corso di redazione a cura di RFI per la linea Fano – Urbino, ha stipulato con RFI una convenzione per lo sviluppo dello studio di fattibilità della linea Fermignano Pergola ai fini della sua riattivazione, sia a scopi turistici che commerciali. I fondi necessari alla redazione di suddetto studio sono messi a disposizione nel Bilancio della Regione Marche. In data 9/2/2022 è stata, inoltre fatta esplicita richiesta, alla Direzione Operativa Infrastrutture e Direzione Commerciale di RFI, di riattivazione, anche mediante elettrificazione, della linea ad uso commerciale del tratto Fabriano – Pergola.

Tab. III.3.3

Tra gli interventi già inseriti in tabella:

- Potenziamento Giulianova Teramo: non ricade nel territorio della Regione Marche;
- Interventi da inserire non considerati in tabella:
- Anello Ferroviario delle Marche prevedere risorse per avvio del progetto di fattibilità tecnico – economica

Interventi da inserire non considerati in tabella già previsti in parte nel PNRR:

Linea Orte Falconara inserire nella tabella progetto di fattibilità tecnico – economica dei tratti mancanti
Nuovo collegamento PM228 – Castelplanio con by –pass di Albacina
Spoleto - Terni

Linea Orte Falconara Nuovo collegamento PM228 – Castelplanio con by –pass di Albacina: Costo totale delle Opere M€ 573,10 di cui 438,44 M€ finanziati con PNRR; restano da finanziare 134,66 M€ nel prossimo CdP;

Linea Orte - Falconara Raddoppio tratta Spoleto - Terni pur ricadendo interamente nel territorio umbro, per la Regione Marche il completamento della progettazione è fondamentale perché permette un più rapido collegamento con la Capitale. Il Costo totale delle Opere è di 572,00 M€, di cui 23,42 M€ finanziati con CdP –I 2020-2021 restano da finanziare 548,66 M€ nel prossimo CdP.

MOLISE

Tabella III. 1.2

Interventi non considerati in tabella, di cui si chiede l'inserimento:

“Linea ferroviaria Termoli – Campobasso – Venafro: realizzazione studio di fattibilità tecnico economica di una bretella di collegamento fra la stazione di Pettoranello e la stazione di Sant’Agapito e di una variante dalla stazione di Baranello alla stazione di Bojano”.

Tali interventi, già richiesti dalla Regione Molise alla società Rfi con nota N. 127039 del 7.08.2020, sono stati già sottoposti a valutazione della società Rfi, la quale con nota N. 147779 del 28.09.2020, li ha ritenuti “efficaci ai fini di un sostanziale miglioramento per i collegamenti della tratta Campobasso-Venafro, con potenziali benefici per le relazioni sia Campobasso - Napoli sia Campobasso-Roma”

PUGLIA

Tabella III. 1.2

Si indicano di seguito i seguenti studi di fattibilità, già oggetto di tavoli relativi alla linea Adriatica:

- Potenziamento Taranto Brindisi
- Bretella merci di Foggia (Realizzazione di una bretella merci di collegamento tra il binario dispari della linea adriatica Bologna Lecce e il binario pari della linea Napoli Foggia).

SICILIA

TABELLA III.3.3

Si ritiene opportuno segnalare, in coerenza con la proposta di "Piano di Sviluppo" della rete ferroviaria in Sicilia trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili con nota prot. 1868 del 19/02/2021, l'inserimento dello Studio di Fattibilità del "Piano di elettrificazione della rete ferroviaria siciliana" esteso a tutta la rete ferroviaria non elettrificata in Sicilia, attualmente pari a 578 km totali (pari al 42 % dell'intera rete sul territorio regionale) e, prioritariamente, per le linee:

- 1) Palermo - Trapani via Castelvetro per km. 116;
- 2) Siracusa-Ragusa- Gela per km 181;
- 3) Canicattì - Gela per km. 82;
- 4) Lentini Diramazione - Gela per km 110.

SARDEGNA

TABELLA III.3.3

Come da nota prot. n. 3852 del 10 febbraio scorso dell'Assessore dei Trasporti inviata al Ministero, si evidenzia la necessità che il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria recepisca l'esigenza della Regione Sardegna di operare ogni sforzo per ridurre il gap infrastrutturale dell'Isola.

In particolare, si ritiene che non possa essere generata la dovuta spinta verso la necessaria perequazione infrastrutturale senza che sia assolta la preconditione di un adeguato impulso alla progettazione delle opere. Pertanto, sottolineando come non figurino alcuna opera sarda nell'elenco riportato nella *Tabella III.3.3: Priorità per la progettazione di fattibilità degli studi di interventi già in corso*, si chiede di integrare la suddetta tabella con l'elenco delle progettazioni che si riportano di seguito, che risultano prioritarie sulla rete ferroviaria, per assicurare, insieme alle altre componenti di trasporto, le basilari condizioni di accesso alla mobilità per la popolazione sarda.

Regione	Descrizione intervento	Presenti in allegato 10 al CdP-I 20/21	PTFE con fabbisogno finanziario	SdF da avviare
Sardegna	Raddoppio S. Gavino Oristano		x	
Sardegna	Raddoppio Decimomannu – Villamassargia Fase 1 e 2		x	
Sardegna	Elettrificazione Sulcis		x	
Sardegna	Velocizzazione Villamassargia – Carbonia		x	
Sardegna	PRG (piano regolatore generale) Chilivani			x
Sardegna	PRG (piano regolatore generale) Olbia - Fase II			x
Sardegna	PRG Golfo Aranci			x
Sardegna	Nuova fermata di scambio di Caniga			x

TOSCANA

Tabella III.3.3:

Si chiede di inserire l'intervento interamente ubicato in Regione Toscana, denominato "Interconnessione fra la linea Siena-Chiusi e la linea regionale Stia- Sinalunga" fra quelli con Studio di fattibilità (SdF) da avviare.

UMBRIA

Tabella III.1.2 “e Tabella III.3.3 “

Si chiede di integrare con il seguente studio:

		PROVENIENZA		
Regione	Descrizione intervento	Commissioni Parlamentari	Richieste degli Stakeholders	Altri canali
Umbria Toscana Lazio	Stazioni Medioetruria e Orte lungo la linea AV direttissima Roma-Firenze			Stazione Medioetruria: Protocollo d’Intesa Toscana - Umbria - Studio redatto nell’ambito del Tavolo Tecnico dalle Regioni Umbria, Toscana ed RFI

La Stazione Medioetruria, lungo la linea AV direttissima Roma-Firenze, è prevista nel vigente Piano Regionale dei Trasporti PRT tra le politiche – azioni prioritarie per la modalità ferroviaria da mettere in campo per il raggiungimento dell’obiettivo programmatico generale che il Piano si pone dell’integrazione dell’Umbria nel sistema delle reti EU e nazionali per il trasporto di passeggeri e merci mentre quella di Orte, alla luce anche delle nuove strategie delle FS circa l’utilizzo del materiale rotabile alta velocità e della crescente saturazione della linea Direttissima Firenze - Roma, tra le nuove previsioni del redigendo nuovo PRT. Sono ben note, infatti, le grandi carenze sul fronte delle modalità di accesso al sistema dell’Alta Velocità per l’intera Umbria, solamente lambita marginalmente dalla linea Direttissima Firenze - Roma, per la quale, anche per le complesse caratteristiche orografiche ed insediative, non è conseguentemente possibile immaginare una soluzione univoca per l’intero territorio regionale.

Il vigente Piano Regionale dei Trasporti 2014 - 2024 ipotizza in particolare la realizzazione di una stazione AV “MedioEtruria” lungo la linea DD Roma-Firenze (sul modello della Mediopadana realizzata nei pressi di Reggio Emilia sulla linea AV Bologna – Milano), a servizio di un bacino territoriale comprendente Lazio settentrionale, Toscana meridionale, Umbria e, nella prospettiva della realizzazione della E78 (Fano - Grosseto), per talune relazioni, anche le province di Pesaro e Urbino. La previsione della nuova stazione “Medioetruria” è contenuta anche nel Piano Regionale Integrato della Mobilità della Regione Toscana (PRIM). Nel 2015 è stato sottoscritto uno specifico Protocollo d’Intesa tra le Regioni Umbria e Toscana ed è stato istituito un Tavolo Tecnico per valutare la fattibilità dell’opera tra i rappresentanti delle due Regioni, con la partecipazione di Rete Ferroviaria Italiana (Direttore Ing. Colaneri) e con l’apporto tecnico di rappresentanti esperti del mondo della ricerca e delle professioni.

Sulla base di valutazioni di carattere trasportistico, di accessibilità generale e in relazione alla rete ferroviaria/stradale, il Tavolo Tecnico ha già elaborato un documento di sintesi dei lavori ove sono individuate diverse ipotesi localizzative della stazione Medio Etruria sulla linea direttissima AV Firenze – Roma rimandando, per i futuri approfondimenti, a un’analisi dettagliata della domanda multimodale esistente e potenziale nel corridoio oggetto di studio in modo da poter valutare l’impatto sulla ripartizione modale derivante dalla presenza della nuova stazione e quindi stimare il traffico servito e i benefici che ne deriverebbero.

Ciò premesso, considerate le previsioni programmatiche regionali, le positive risultanze circa la fattibilità della MedioEtruria, già emerse durante i lavori del Tavolo Tecnico, al quale ha partecipato con un ruolo centrale RFI, nonché la crescente saturazione della linea DD Firenze-Roma e le nuove strategie delle FS circa l’utilizzo del materiale rotabile alta velocità, si impone un’estensione di tale previsione, in maniera analoga, anche per i collegamenti verso Roma e il sud d’Italia con l’ipotesi di una stazione gemella AV a Orte, di interesse anche della regione Lazio, visto che costituirebbe l’accesso alla rete AV del Reatino e del Viterbese. Si chiede quindi di inserire lo Studio relativo alle Stazioni Medioetruria e Orte lungo la linea AV direttissima Roma-Firenze, sia nella tabella III.1.2 “Principali Studi di Fattibilità in corso” a pagina 67 che, ritenendo abbia già superato positivamente (almeno per la Medioetruria) la valutazione ex ante, nella tabella III.3.3 “Priorità per la progettazione di fattibilità degli studi di interventi già in corso” di pagina 103. Si ritiene, infatti, che tale intervento possa costituire un priorità anche a scala nazionale, visto l’interesse sovregionale e

l'ampliamento del bacino di influenza delle rete AV esistente con interventi puntuali di impegno economico tutto sommato relativo.

VENETO

TABELLA III.3.3

Integrare la tabella con le seguenti progettazioni:

- elettrificazione della linea ferroviaria Vicenza - Schio;
- nuovo Collegamento ferroviario Padova-Chioggia.

PROVINCIA AUTONOMA BOLZANO

TABELLA III.3.3

Per quanto riguarda la possibilità ad integrare la tabella di pagina 103 da parte delle Regioni su ulteriori studi di fattibilità da avviare nel periodo 2022-2026 oltre a quelli già indicati quali SdF come “da attivare” al fine di distinguere più puntualmente gli studi di fattibilità (ancora da avviare) dai progetti di fattibilità tecnica ed economica (già in corso e da completare), si evidenziano i seguenti progetti che dovrebbero risultare dal documento:

Progetti già in corso	Progetti da attivare	Già nella tabella a pag. 103
Accesso al Brennero Ponte Gardena-Fortezza	Raddoppio parziale linea ferroviaria Val Pusteria	Accesso al Brennero Lotto 5 Branzolo-Trento
Galleria del Virgolo		
Raddoppio linea meranese		
Variante Val di Riga e PRG Bressanone		
Circonvallazione Trento		
Circonvallazione Bolzano		
25 kV linea ferroviaria del Brennero, Pusteria e Meranese		

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

TABELLA III.3.3

Si chiede l'integrazione della tabella a pagina 103 con i seguenti interventi:

- Progettazione del nuovo collegamento ferroviario Rovereto-Mori-Riva del Garda: in seguito ad esito positivo dello Studio di Fattibilità predisposto da RFI SpA, si richiede ora la prosecuzione dell'iter di progettazione dell'opera;
- Nuovo collegamento ferroviario Trento-Canazei: a seguito della disponibilità di RFI SpA a realizzare lo Studio, si chiede l'inserimento come SdF da attivare nella tabella.