

Roma, 1 ottobre 2018

On. Alessandro Morelli
Presidente Commissione Trasporti
Camera dei Deputati

Oggetto: Memoria da parte Filt Cgil sull'Atto del Governo n. 46 - Schema di contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa

Spett.le Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati,
Le trasmettiamo, a seguire, la nostra memoria sul tema in oggetto, ringraziandoLa della cortese attenzione e rimanendo a disposizione per ulteriori chiarimenti che riterrà opportuno chiederci.

Distinti saluti,

Segretario Nazionale Filt Cgil
Michele De Rose



**Contratto di Programma
2017 – 2021,
parte investimenti**

Parere

FILT CGIL

Dipartimento Mobilità

Attività Ferroviarie

Settembre 2018

Indice

1. PREMESSA	4
2. CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2021, PARTE INVESTIMENTI	6
3. PARERE	8

1. PREMESSA

L'attuale quadro della mobilità di viaggiatori registra una prevalenza della mobilità privata rispetto a quella pubblica ed una bassa competitività del trasporto ferroviario rispetto al trasporto stradale.

Le città italiane registrano valori di motorizzazione molto superiori a quelli delle principali capitali europee. In particolare, nelle aree metropolitane si concentra più del 60% della popolazione italiana, e circola il 70% dei veicoli. Questo dato da solo appare sufficiente ad evidenziare la situazione complessa degli spostamenti nelle aree metropolitane italiane.

Analoga situazione si rileva per il trasporto delle merci: dove la quota di traffico utilizzata con il vettore ferroviario è compresa tra il 5% e l'8% del totale.

Ciò determina una serie di criticità che devono trovare una soluzione in un orizzonte di medio periodo, la cui rilevanza determina la necessità di una inversione di tendenza già nei prossimi anni.

Decarbonizzare i trasporti è la parola chiave che ricorre nelle politiche europee per la mobilità, decisamente necessaria per raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas serra dopo l'Accordo di Parigi. L'Europa punta a ridurre le emissioni di CO₂ del 60% entro il 2050.

Ridurre l'inquinamento atmosferico produce importanti ricadute sull'ambiente e sulla salute, con benefici per la collettività.

Nelle aree metropolitane italiane congestionate dal traffico stradale, i cittadini perdono tempo bloccati in macchina e ciò comporta una perdita di produzione e quindi di valore economico.

Il sistema ferroviario, in quanto sistema di trasporto pubblico, ha un vantaggio competitivo rispetto alla mobilità stradale in termini di: sicurezza, impatto sull'ambiente, utilizzo di risorse della collettività (spazio e tempo).

Nonostante i successi registrati con il sistema Alta Velocità, è necessario incentivare il trasferimento del traffico dalla mobilità stradale a quella ferroviaria.

Questa costituisce una delle sfide che il nostro Paese avrà di fronte nei prossimi anni. In modo da offrire un'alternativa negli spostamenti a tante più persone possibile, e in ogni parte d'Italia, per convincerle a lasciare l'auto con evidenti vantaggi generali di tipo ambientale e di vivibilità delle città ma anche di riduzione delle spese per le famiglie.

Gli investimenti per il miglioramento dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale possono contribuire a rispondere a questa esigenza ineludibile.

Inoltre, si deve considerare che gli investimenti infrastrutturali costituiscono un importante volano per l'economia italiana e per l'occupazione. La spesa per le infrastrutture del nostro Paese può sostenere alcune realtà industriali italiane che operano nel settore e che costituiscono delle eccellenze a livello europeo e mondiale.

Gli investimenti da soli non bastano. Per rilanciare il trasporto ferroviario in Italia occorre garantire le risorse per sostenere il trasporto pubblico e per dare risposta alla domanda dei pendolari. Una delle motivazioni alla base della scarsa competitività del trasporto pubblico è da ricercare nella riduzione dei finanziamenti statali alle Regioni.

Inoltre, il trasferimento dei poteri sul servizio ferroviario alle Regioni ha aumentato le differenze nel Paese, con livelli molto diversi in termini di offerta tra il Sud ed il resto del Paese. Ogni giorno in tutto il Sud circolano meno treni regionali che nella sola Lombardia.

2. CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2021, PARTE INVESTIMENTI

Secondo il Contratto di Programma Investimenti 2017-2021, il valore complessivo dei progetti di investimento finanziati è pari a circa 66 mld di euro e le nuove risorse finanziarie oggetto di destinazione è di oltre 13 mld di euro.

Il nuovo Contratto è caratterizzato dalle seguenti linee di azione:

1. il mantenimento e miglioramento dei livelli di sicurezza previsti dagli obblighi e dalle prescrizioni normative concernenti il trasporto ferroviario;
2. interventi mirati al superamento delle criticità presenti soprattutto nelle grandi aree urbane;
3. la velocizzazione dei principali assi passeggeri;
4. lo sviluppo prestazionale dei corridoi merci;
5. il potenziamento del sistema AV/AC e dei valichi alpini.

Queste linee di azioni rispondono in maniera evidente al duplice obiettivo:

- del Gestore di incrementare i livelli di sicurezza, affidabilità, capacità dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;
- del Paese di seguire una strategia di sviluppo nell'infrastrutturazione del Paese, che pone nel giusto rilievo le esigenze di potenziamento dei collegamenti europei, proseguire lo sviluppo del sistema Alta Velocità, investire al sud per aumentare la competitività del vettore ferroviario e superare situazioni di isolamento migliorando l'accessibilità di alcuni territori.

In merito ai programmi di investimento relativi al primo obiettivo, si registra favorevolmente l'attenzione prioritaria ai temi della sicurezza ferroviaria e alla valorizzazione delle infrastrutture esistenti attraverso programmi di upgrading tecnologico e prestazionale.

Per quanto attiene agli investimenti cosiddetti di "sviluppo", si rileva che il ritardo infrastrutturale del Paese consiste non tanto nella carenza di infrastrutture materiali, quanto nella scarse capacità delle infrastrutture esistenti di servire l'evoluzione della domanda, sia per problemi di accessibilità ai principali nodi del sistema economico nazionale, sia per insufficienza dei collegamenti di ultimo miglio alle infrastrutture puntuali (porti e aeroporti).

Occorre definire una strategia di approccio a questi temi, che possa definire il ruolo delle infrastrutture come uno strumento per uno sviluppo sostenibile del Paese. In una economia sempre più globalizzata, la competitività dell'Italia è fortemente legata alla capacità del Paese di stabilire connessioni e servizi di trasporto e logistica adeguati con l'Europa ed il Mediterraneo, tali da consentire la piena mobilità di persone e merci per raggiungere luoghi, mercati e altre opportunità di lavoro.

Le infrastrutture di trasporto e logistica devono rappresentare innanzitutto lo strumento attraverso il quale è garantita l'accessibilità ai principali nodi del sistema-Paese: in primo luogo, le principali aree urbane e metropolitane, nelle quali si concentra la maggioranza della popolazione; quindi, i poli manifatturieri ed i centri turistici e culturali, che rappresentano l'ossatura del sistema economico nazionale.

La politica infrastrutturale nazionale deve porsi l'obiettivo di indirizzare e mettere a sistema i diversi sistemi di trasporto, facendo perno, in particolare, sui sistemi di trasporto pubblico ed in particolare sulla ferrovia, sfruttando i suoi punti di forza.

Occorre promuovere una forte azione di rilancio del trasporto pubblico e nuove politiche per l'integrazione dei trasporti, al fine di rendere le grandi aree urbane e metropolitane contemporaneamente più vivibili per i cittadini che vi risiedono e, quindi, più attrattive per il capitale finanziario ed umano.

Occorre investire per rendere l'Italia più produttiva e dinamica, intervenendo negli elementi del sistema con le potenzialità e i moltiplicatori più alti per l'economia nazionale: i poli manifatturieri ed il turismo, che generano un indotto straordinario per l'economia e l'immagine del Paese.

Le politiche infrastrutturali rappresentano uno dei settori di intervento pubblico a più alto impatto sull'intero sistema economico nazionale. Esse, pertanto, possono costituire una leva per la politica industriale nazionale, non solo migliorando le condizioni di accessibilità al mercato per le imprese e per i poli industriali, ma anche attraverso stimoli specifici all'innovazione tecnologica ed alla competitività.

3. PARERE

Si auspica una celere conclusione dell'iter approvativo previsto ai sensi della Legge 238/1993 affinché che RFI SpA e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procedano in tempi rapidi alla sottoscrizione dell'Atto contrattuale, necessario per dare operatività alle risorse finanziarie e avviare l'attuazione degli interventi.