



Roma, 11.3.2020

Spett.le Commissione Trasporti
Camera dei Deputati

Memoria scritta delle Federazioni dei Trasporti
Filt Cgil – Fit Cisl – Uiltrasporti
Su atto governativo n.160

L'attuale quadro della Mobilità merci e viaggiatori registra una bassa competitività del segmento ferroviario rispetto a quello stradale.

Nelle aree metropolitane si concentra più del 60% della popolazione italiana e questa percentuale è destinata ad aumentare con il passare degli anni, con la creazione di veri e propri bacini regionali.

La quota di traffico con vettore ferroviario per il traffico merci è compresa tra il 5% e l'8% del totale.

I minori costi esterni sviluppati dal trasporto ferroviario lo rendono un elemento strutturale della filiera del trasporto, soprattutto sulle direttrici nazionali.

In occasione della grave emergenza sanitaria in corso e dell'impatto negativo sull'economia del nostro Paese, occorre azionare misure urgenti di carattere anti recessivo, e a tal fine, nell'ambito dell'esame dello schema di aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti, tra il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa, occorre accelerare l'attuazione degli investimenti pubblici con un vero e proprio programma di sblocco delle opere già finanziate anche attraverso la semplificazione normativa e procedurale di settore.

L'aggiornamento del contratto di programma aumenta i progetti complessivi a circa 79 miliardi, rispetto ai 66 miliardi di euro del contratto di programma iniziale. Di questi complessivamente circa 30 miliardi vanno al sud. Questo indica un'importante inversione di tendenza, necessaria per adeguare il fabbisogno infrastrutturale del nostro paese che è molto sbilanciato. Va sottolineato che dei circa 15 miliardi in più nell'aggiornamento di programma circa il 51% riguarda il sud.

Oggi registriamo un gap di connettività ferroviaria in termini di integrazione tra i diversi sistemi di mobilità e di disomogeneità nei livelli prestazionali delle linee e delle reti ferroviarie nelle diverse aree del Paese ed in particolare tra il Nord connesso alla rete AV e il Sud del Paese.

Ribadiamo che è positivo che il 51 % (pari a 7,9 mld) delle nuove risorse siano destinate al Sud per colmare il gap infrastrutturale e favorire lo sviluppo economico.

L' Upgrading infrastrutturale e tecnologico finalizzati alla sicurezza, affidabilità ed efficienza che omogeneizza ed eleva gli standard prestazionali delle infrastrutture esistenti a quelli della rete nazionale deve essere coniugato allo sviluppo infrastrutturale (collegamenti con aeroporti, collegamenti di ultimo/penultimo miglio porti e terminali, ecc) finalizzato a rispondere alle esigenze di connettività del territorio. Siamo convinti che per affrontare i profondi divari infrastrutturali in particolare nel settore ferroviario, che insistono sulle aree geografiche del nostro Paese, è necessario investire su più fronti. Cioè grandi direttrici di alta velocità, ma anche trasporto locale, ed in particolar modo nelle aree del sud dove abbiamo un grande problema di mobilità interna, altrettanto prioritaria rispetto alla mobilità interregionale.

Riteniamo vadano assegnate maggiori risorse al miglioramento della sicurezza ferroviaria anche alla luce dell'ultimo incidente ferroviario dello scorso 6 febbraio, muovendosi con uomini, mezzi, processi e tecnologie verso la meta "incidenti zero" e la maggior resilienza dell'infrastruttura in risposta alla crescente fragilità del territorio e aumento dell'utilizzo di capacità infrastrutturale da parte delle Imprese ferroviarie.

p. Le Segreterie Nazionali

FILT-CGIL
M.T. De Benedictis
M. T. De Benedictis

FIT-CISL
G. Riccio
G. Riccio

ULTRASPORTI
(P. Farappoli)
P. Farappoli