

Audizione presso la IX Commissione Trasporti
DOCUMENTO FILT CGIL
“Infrastrutture e Trasporti - Prime Valutazioni sul PNRR”

Premessa

Il presente documento è da considerarsi integrativo al documento “Prime Valutazioni su PNRR” della Cgil del 29/01/2020 consegnato alla Camera (commissioni riunite V, X, XI) e che si intende completamente richiamato, per la parte specifica dei trasporti e delle infrastrutture.

Infrastrutture per una mobilità sostenibile

Giudizio:

L’ammontare del finanziamento previsto nel PNRR, finalizzato al sostegno delle Infrastrutture per una mobilità sostenibile, è di 31,98 miliardi di euro, di cui, 11,68 miliardi per progetti in essere e 20,30 miliardi di nuovi progetti.

È positiva la scelta operata di aumentare il livello dei finanziamenti complessivi e in questi la quota delle risorse dedicata a rafforzare gli interventi delle opere di nuova programmazione e progettazione. Su questo tema il PNRR sembra indicare il trasporto su ferro quale scelta prioritaria. Una scelta del tutto condivisibile. Se tale scelta però deve davvero rappresentare una priorità, ha bisogno di ulteriori precisazioni.

Una parte assai consistente delle risorse destinate a questa missione riguardano il completamento dell’Alta velocità verso il Mezzogiorno. Una scelta giusta e condivisibile.

Viene posta attenzione alle linee regionali del sud attraverso interventi di upgrading, elettrificazione e resilienza. E' previsto, poi, anche l'adeguamento di alcune ferrovie regionali urbane ritenute prioritarie, quali la Roma-Lido, la Circumvesuviana e CircumEtnea e il Piano Stazioni al Sud , che però rimane essenzialmente enunciato. Come parziale è l'intervento relativo alle linee regionali interconnesse alla rete nazionale.

Proposte:

Rimane irrisolto un grande problema: sembrano ancora trascurate le reti locali dove si trova la maggioranza degli utenti. Eppure, da questo punto di vista, c’è una grande opportunità che non può essere trascurata. Gli investimenti e la realizzazione dell’Alta velocità, portati avanti negli ultimi quindici anni, hanno liberato dal traffico nazionale importanti ferrovie che potrebbero diventare metropolitane regionali del tipo S-Bahn tedesca o RER parigina. Queste opportunità non sono state ancora utilizzate pienamente e lo stesso PNRR sembra di nuovo trascurare.

Gli investimenti sulla mobilità sostenibile devono contribuire a incrementare il trasporto collettivo e al tempo stesso contribuire ad abbattere le emissioni inquinanti, andrebbe dedicata maggiore attenzione e opportune risorse alle tranvie e alle metropolitane a servizio delle città e delle aree urbane. Un capitolo che appare trascurato nel Piano presentato.

Non è più rinviabile la necessità di porre mano alla riforma delle stazioni appaltanti, prevedendone una drastica riduzione nel numero e, contemporaneamente, procedendo ad un loro accorpamento funzionale e a un loro potenziamento, elevandone la qualità e le specializzazioni attraverso un piano di nuova occupazione di personale specializzato.

Alta velocità e manutenzione stradale

Giudizio:

Condivisibile è l'obiettivo di sviluppare e completare l'Alta velocità su scala nazionale, per colmare il divario tra il Nord e il Sud del Paese, per garantire collegamenti rapidi ed efficienti tra l'Est e l'Ovest della Penisola e uniformare la qualità dei servizi di trasporto su tutto il territorio nazionale, come anche indicare l'impegno che il 50% degli interventi sulla rete ferroviaria sia al Sud. Per il Mezzogiorno è stata meglio puntualizzata una nuova progettazione di infrastrutture ferroviarie come l'alta velocità della Salerno-Reggio Calabria o come la realizzazione della trasversale Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto, che potranno, una volta realizzate, assieme al completamento della Napoli-Bari e alla Messina-Catania-Palermo colmare l'attuale gap infrastrutturale.

È positivo l'obiettivo della manutenzione ordinaria e straordinaria di ponti, gallerie e viadotti.

Proposte:

Va pianificata la manutenzione del patrimonio del sistema delle strade secondarie che non può essere considerata residuale.

Per quanto concerne il capitolo delle "infrastrutture verdi autostradali" riteniamo utile implementare le risorse per la realizzazione di una rete stradale nazionale di impianti di ricarica dei veicoli elettrici e dei rifornimenti GNL e idrogeno.

Intermodalità e logistica integrata

Giudizio:

È positivo l'obiettivo di puntare ad un sistema nazionale della portualità che sia competitivo rispetto ai porti del Nord-Europa, perciò consideriamo essenziale il completamento dei valichi alpini e i collegamenti Ten-T con i porti dell'alto Tirreno e Alto Adriatico.

Come anche importante è aver previsto il rafforzamento degli interventi infrastrutturali e logistici dei porti del Sud anche ai fini turistici ed il rafforzamento degli assi mediani Est-Ovest, rappresentati dalla Roma-Pescara e Orte Falconara.

Circa gli interventi sui porti, quelli di Genova e Trieste, sono esplicitamente citati come nodi strategici per l'Italia e il Mediterraneo prevedendo lo sviluppo delle infrastrutture portuali e di quelle terrestri per le interconnessioni.

Proposte:

Riteniamo un errore non prevedere un intervento specifico almeno per i porti di Gioia Tauro e Taranto (per quest'ultimo è solamente previsto un intervento per migliorare l'accessibilità marittima), se si considera la loro collocazione strategica nel cuore del Mediterraneo il primo, e l'importanza del secondo per l'approvvigionamento di materia prima e per la spedizione di prodotti finiti ex Ilva.

È necessario che il PNRR sia anche accompagnato da un Piano di riforme che producano l'accelerazione dei contratti di programma Mit-Rfi e quelli relativi alla portualità, semplificando le procedure ed eliminando le fasi ridondanti.

Mobilità sostenibile

Giudizio:

Il sistema dei trasporti emette il 25% delle emissioni di Co2 del nostro paese. Questo significa che è proprio il sistema dei trasporti e particolarmente quello pubblico il settore cui guardare con

attenzione se si vogliono centrare gli obiettivi di sostenibilità del PNIEC. E' dunque il committente pubblico che deve cambiare la qualità della sua domanda.

Sono in circolazione 100 mila pullman certificati tra Euro 2 ed Euro 3. I pullman elettrici rappresentano l'1% del parco circolante. L'obiettivo di rinnovare e rendere sostenibile il parco veicoli per il trasporto pubblico locale, declinato nel PNRR, è senza dubbio condivisibile.

Nella componente "Energia rinnovabile, idrogeno e mobilità sostenibile" della Missione 2 vengono ricomprese le misure "Trasporti locali sostenibili, ciclovie e rinnovo parco rotabile" (7,55 miliardi), che prevedono, tra l'altro, la realizzazione di reti ciclabili, di percorsi ciclopedonali e di infrastrutture urbane e interurbane.

Sulla mobilità si affrontano nodi importanti per la modernizzazione del sistema di trasporto, soprattutto per la distribuzione delle merci (l'ultimo miglio dei porti, la digitalizzazione del sistema, la costruzione di ulteriori linee ferroviarie).

Effettivamente la trasformazione della logistica (riduzione trasporto gomma a favore di ferro, maggiore traffico marittimo), anche grazie alla digitalizzazione, potrà produrre una riduzione nel rilascio di Co2, assieme ad una maggiore sicurezza per persone e merci.

In questo quadro è positivo l'investimento sui porti (bonifiche, navi meno inquinanti, elettrificazione delle banchine, ecc.), perché grazie alla loro diffusione e collocazione strategica possono divenire centrali nella logistica del Paese e per le rotte verso oriente e verso i paesi del Mediterraneo.

Proposte:

Sul rinnovo del parco mezzi occorre predisporre un'adeguata strategia industriale per favorire una forte capacità produttiva nazionale di veicoli adibiti a tale funzione. Nel corso degli ultimi anni, l'Italia ha perso molte posizioni quanto ai volumi di veicoli prodotti. Nel 2019 nel nostro Paese sono stati prodotti poco più di 900 autobus per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano, mentre nello stesso anno ne sono stati immatricolati oltre 2 mila. Se non riparte la produzione nazionale, il rinnovo del parco autobus avverrà prevalentemente attraverso forniture dall'estero. La strategia industriale necessaria deve favorire i processi di aggregazione tra le imprese italiane del settore e destinare a esse quantità crescenti di commesse. Il recente rilancio del progetto di Industria Italiana Autobus (che, dopo dieci anni di stallo, finalmente riunisce due marchi storici come Iribus e Breda Menarinibus) costituisce un segnale importante per le prospettive di questa produzione nel nostro Paese, anche attraverso il sostegno a processi di riconversione produttiva in direzione di propulsioni sostenibili.

La trasformazione sulla logistica enunciata sembra fermarsi all'entrata nei centri urbani e metropolitani (dove abita il grosso della popolazione e dove arrivano la maggior parte delle merci). L'aver diviso i temi legati alla mobilità e alla logistica in due capitoli probabilmente non aiuta ad un ragionamento coerente.

La sensazione è che manchi una visione integrata ed una programmazione sulla logistica nelle aree urbane e metropolitane (basti pensare a quale impatto dal punto di vista ambientale e della mobilità sta avendo l'e-commerce nella fase pandemica). Occorre invece un vero e proprio piano logistico per i centri urbani che sia in grado di ridisegnare gli spazi (a partire dalle grandi aree commerciali) e che preveda l'implementazione di sistemi di monitoraggio e sensorizzazione del trasporto merci oltre al cambio del parco mezzi privati a tal fine utilizzati.

Sulla mobilità privata rimangono insufficienti le politiche annunciate per favorire il cambio di mezzi inquinanti. Non è sufficiente il parziale cambio del parco mezzi pubblici, né il bonus per bici e monopattini. Invece, sarebbe necessaria una grande spinta all'utilizzo di mezzi leggeri, elettrici e incentivare concretamente chi utilizza i mezzi pubblici, magari anche sostenendo chi decide di

rottamando il mezzo privato inquinante in cambio di abbonamenti al trasporto collettivo. Lo straordinario ritardo di queste politiche ha determinato i pessimi dati di Co2 del comparto.

Una Politica industriale per i Trasporti

Tale capitolo pare assolutamente assente. Invece per dare piena valorizzazione strutturale agli investimenti previsti nel Piano occorre una maggiore integrazione tra infrastrutture e trasporti, secondo una vision di sistema che ad oggi pare assente. Vi è quindi la necessità di intervenire con un serio piano di riforme di settore di medio termine che accompagnino gli investimenti incrementando l'impatto sul PIL e rendano maggiormente competitivo il Paese.

Gli assi fondamentali sui qualsiasi agire sono:

- Visione industriale del settore con il superamento del nanismo delle imprese e della bassa patrimonializzazione delle stesse, costruzione di Player nazionali che possano competere in ambito europeo;
- Superamento delle inefficienze strutturali e normative, anche migliorando le forme di coordinamento tra le diverse modalità di trasporto;
- Valorizzazione del lavoro per impedire opacità ed effetti distorsivi della concorrenza anche attraverso un legame stretto tra il regime concessorio o autorizzativo all'uso di una infrastruttura e l'applicazione del CCNL di settore, sul modello del sistema portuale.

Sistema Portuale:

Occorre migliorare la visione di insieme tra porti, l'industria e la logistica;

Portare a compimento quanto previsto dalla specifica recente riforma stabilita dal Dlgs 169/2016 e dal successivo 232/2017;

Difendere la natura giuridica della Governance con il proprio ruolo di natura pubblicistica non economica;

Definire la urgente emanazione del decreto attuativo dell'art. 199bis del DL Rilancio che chiarisce il ruolo dei lavoratori marittimi e dei lavoratori dei porti nell'autoproduzione delle operazioni portuali.

Logistica e il trasporto delle merci:

Va definito come servizio strategico nazionale.

Tale scelta va accompagnata con il superamento dei finanziamenti a pioggia, concentrando gli interventi sullo sviluppo qualitativo, sulla incentivazione alla aggregazione delle aziende al fine di determinare "campioni nazionali" più competitivi sul mercato globalizzato che possano avvalersi delle conoscenze e delle competenze dei lavoratori e della patrimonializzazione delle aziende.

Ulteriore elemento da mettere in campo è il superamento della pratica della vendita dei beni franco fabbrica adottando il sistema franco destino.

Concessioni autostradali:

E' indispensabile definire un sistema regolatorio univoco per tutte le concessioni attualmente in essere e pretendendo gli investimenti indispensabili per la costruzione, la manutenzione e la sicurezza sul lavoro e/o sui servizi all'utenza, sull'assistenza al traffico e sulla sicurezza della viabilità.

Trasporto aereo:

Occorre superare le criticità ataviche del settore che hanno impedito di capitalizzare l'enorme ricchezza rappresentata dal combinato disposto del ricco mercato del trasporto aereo e della naturale vocazione turistica del nostro Paese.

Servono politiche ed azioni di sistema di carattere industriale e finanziario per superare l'incapacità di fare rete. In particolare un eccessivo numero di aeroporti in concorrenza tra loro unitamente a

discutibili ed inadeguate politiche regionali e locali che hanno impedito uno sviluppo sistemico del trasporto aereo

Sono indispensabili regole di mercato finalizzate a contrastare il fenomeno di dumping sociale, e per il quale l'attuazione dell'art. 203 del decreto Rilancio.

Il Trasporto pubblico locale:

Qui si sconta l'assenza di una visione strategica di medio lungo termine necessaria ad un Paese industrializzato e turistico quale è l'Italia.

Gli investimenti importanti su mezzi (bus e treni) elettrici, a idrogeno, e a gas sono utili, ma non sufficienti a rendere il Tpl più adeguato alle necessità di mobilità dei cittadini. In questo senso riteniamo sia necessario perseguire l'obiettivo di semplificazione e aggregazione che superi il nanismo aziendale che oggi caratterizza il settore che sconta in questo senso una bassa capacità di investimento ed una concorrenza basata sulla compressione dei diritti e del servizio.

La riforma deve riequilibrare i servizi nelle aree a domanda debole guardando anche la morfologia del paese per dare a tutti i cittadini il diritto alla mobilità.

Occorre modernizzare il sistema delle informazioni su tariffe, offerte, conoscenza del livello di riempimento dei mezzi ed implementare sistemi che non necessitano del ricorso al biglietto tradizionale per i servizi integrati della mobilità.

Roma 04/02/2021