

Roma, 4 ottobre 2018

Alessandro Morelli
Presidente Commissione Trasporti
Camera dei Deputati

Oggetto: Contratto di Programma 2017 – 2021, parte investimenti
Parere FAST Confisal - Settembre 2018

La mobilità privata è prevalente su quella pubblica e il trasporto ferroviario è scarsamente competitivo rispetto a quello stradale.

Questa è la sintesi spietata della situazione della mobilità nel nostro Paese.

Nelle nostre città circola un numero di veicoli nettamente superiore a quello delle altre capitali europee, con i conseguenti – e rilevanti – problemi di inquinamento e di emissioni, soprattutto in ambito urbano. A questa situazione quotidiana e riguardante prettamente la popolazione italiana bisogna aggiungere i flussi di traffico derivanti dallo spostamento di ulteriori viaggiatori che, in determinati periodi dell'anno, si muovono per raggiungere le destinazioni prefissate e che vedono milioni di turisti in aumento, come si rileva dalle ultime statistiche ISTAT (l'Italia si posiziona tra i primi Paesi al mondo) che si concentrano nelle prime 50 località italiane per presenze turistiche.

Nelle aree metropolitane si concentra più del 60% della popolazione italiana e circola il 70% dei veicoli.

Di contro si rileva che, per il trasporto delle merci, la quota di traffico che utilizza il vettore ferroviario è compresa tra il 5% e l'8% del totale.

Per entrambi i settori, quindi, è necessario un rilevante spostamento di quote di trasporto dal mezzo privato e su gomma a quello pubblico e su ferro, con processi di integrazione modale e nell'ottica della sostenibilità ambientale.

Occorre un'inversione di tendenza immediata e da rafforzare nei prossimi anni.

Decarbonizzare i trasporti per ridurre i gas serra è la strada necessaria per raggiungere gli obiettivi individuati dall'Accordo di Parigi. L'Europa punta a ridurre le emissioni di CO2 del 60% entro il 2050.

Nelle aree metropolitane italiane e nelle località a forte vocazione turistica, congestionate dal traffico stradale, i cittadini perdono tempo bloccati in macchina e ciò comporta una perdita di produzione – quindi di valore economico – e danni all'ambiente arrecati con le emissioni.

Appare persino superfluo affermare che il trasporto ferroviario, rispetto a quello stradale, è meno impattante sulla collettività per ciò che riguarda la sicurezza, il degrado ambientale e

lo spreco di risorse, intese anche in termini di tempo e può rendere una migliore efficienza/efficacia degli investimenti effettuati.

Il sistema Alta Velocità necessita il completamento, soprattutto a Ovest e a Sud del Paese, apportando opportune integrazioni/modifiche per interventi ad alto rapporto benefici/costi che prevedano, con tempi di realizzazione contenuti e uso ragionato delle risorse pubbliche impiegate, un miglioramento della mobilità sull'intero territorio nazionale, rendendo l'Italia e il Sud, in particolare, un territorio accessibile ai mercati internazionali attraverso la rete TEN-T, aumentando la qualità della vita e competitività delle aree urbane, attraverso la mobilità intermodale, sostenibile e sicura, incrementando e supportando tutte le politiche industriali di filiera a partire da quella turistica.

Per tali motivazioni è indispensabile favorire l'integrazione tra la Rete TEN-T e le altre reti di trasporto ferroviario (fondamentale e regionale) in *Hub* intermodali per passeggeri e piattaforme logistiche integrate per le merci, per incentivare e rendere concretamente fruibile il trasferimento del traffico dalla mobilità stradale a quella ferroviaria.

Si ritiene pertanto che siano da considerare prioritari progetti e interventi di sistema che traguardino a questi rilevanti e condivisi obiettivi.

Una sfida impegnativa e affascinante che il nostro Paese ha di fronte e avrà, ancor di più, nei prossimi anni, da affrontare e vincere insieme, Governo e Parti sociali, nell'ottica di un maggiore sviluppo socioeconomico e migliore competitività, per assicurare più lavoro e rispetto dell'ambiente. Serve una rivoluzione culturale che convinca quante più persone possibili che una mobilità non impostata sul mezzo privato e stradale è possibile e conveniente a ogni livello.

Gli investimenti per il miglioramento dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale possono contribuire a rispondere a queste esigenze ineludibili e possono costituire un importante moltiplicatore per l'economia, quindi per la creazione di posti da lavoro anche se, da sole, non bastano. Serve finanziare e rilanciare il trasporto pubblico locale, ritrovando i finanziamenti statali verso le regioni; la scarsa integrazione modale e sinergia delle reti e dei servizi di trasporto contribuiscono a non rendere attrattivo il trasporto pubblico e collettivo rispetto a quello privato.

Particolare attenzione, riteniamo, merita un'opera di riduzione del *gap* di qualità e quantità delle regioni del nostro sud rispetto a quelle del centro-nord.

Il Contratto di Programma Investimenti 2017-2021 finanzia progetti per circa 66 mld di euro e le nuove risorse finanziarie oggetto di destinazione sono di oltre 13 mld di euro, con la finalità di realizzare una rete multimodale che migliori l'accessibilità complessiva del sistema di trasporto nazionale e offra una struttura di reti e servizi integrati.

Crediamo, pertanto, che il nuovo Contratto debba essere 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 aree metropolitane, urbane e di area vasta, di bacino con più ambiti territoriali anche con adeguamenti progettuali;

3. la velocizzazione dei principali assi passeggeri, con la riduzione dei tempi di percorrenza e l'integrazione modale con infrastrutture puntuali dedicate per un'offerta di trasporto pubblico migliore sia in quantità, sia in qualità dei servizi;
4. lo sviluppo dei corridoi merci e delle piattaforme intermodali e logistiche;
5. il potenziamento del sistema AV/AC con il completamento a Sud e dei valichi alpini e della rete TEN-T, da connettere con le altre reti ferroviarie e non (portuali, aeree, ecc.) e con le infrastrutture puntuali esistenti in Hub intermodali;
6. l'interazione e il completamento della rete ferroviaria nazionale, come ad esempio sulla direttrice adriatica che ha una strozzatura con un consistente tratto ancora oggi ad unico binario, con le altre infrastrutture di trasporto, in termini di programmazione dei servizi oltre che degli investimenti;

In tale ottica si rende più concreta la possibilità di integrazione con le reti europee, in coerenza con il disegno comunitario e la creazione, quindi, di un unico network ferroviario comunitario.

Questo potrà consentire di incrementare i livelli di sicurezza, capacità e affidabilità dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e, nello stesso tempo, di potenziare i collegamenti europei, sviluppare l'Alta Velocità e l'integrazione delle reti e dei servizi di trasporto; aumentare gli investimenti al sud e la competitività del trasporto pubblico con modalità sostenibili.

Occorre dire che, se l'obiettivo della sicurezza e dello sviluppo infrastrutturale appaiono prioritari, gli investimenti destinati allo sviluppo potranno avere una logica se si prenderà coscienza che i ritardi sono dovuti non già alla carenza di strutture ma alla mancanza di una visione sistemica integrata tra modalità e partecipata tra le Parti sociali e i livelli istituzionali.

Le infrastrutture sono uno strumento essenziale per lo sviluppo sostenibile del Paese. Saremo competitivi solo nella misura in cui saremo capaci di stabilire connessioni adeguate con l'Europa e il Mediterraneo; persone e merci che circolano con facilità aprono mercati, opportunità e consentono di farsi raggiungere, soprattutto nei territori periferici con *gap* rilevanti e più distanti, con tempi e servizi competitivi per offerta e costi.

I diversi sistemi di trasporto vanno coordinati, messi a sistema tenendo come fulcro, come pietra d'angolo del trasporto moderno la ferrovia e le sue peculiarità.

E il trasporto pubblico non può non essere protagonista dell'idea di rendere, attraverso un sistema di mobilità rispondente alle mutate esigenze, maggiormente vivibili e maggiormente attrattive per il capitale finanziario e umano le grandi aree metropolitane.

Riteniamo, pertanto, che l'iter di approvazione proceda in tempi rapidi e sia data immediata operatività al progetto.

Restiamo a disposizione per ogni eventuale chiarimento che riterrà utile chiedere.

Distinti saluti



Il Segretario Generale
Pietro Serbassi