

Commissione III Territorio, Ambiente, Mobilità

Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT 2025

Osservazioni in relazione all'oggetto: 7618 - Proposta recante: "Piano Regionale Integrato dei Trasporti "PRIT 2025"". (Delibera di Giunta n. 2045 del 03 12 18).

Logistica e trasporto merci. Diverse le linee di intervento a seconda dei vari livelli in cui si sviluppa il Prit. In linea generale viene fissato come obiettivo l'aumento al 30 per cento del trasporto merci su rotaia. E quindi: il completamento e il potenziamento degli scali principali della rete Rfi e Fer, spingendo su quelle opere necessarie all'adeguamento ai corridoi europei Ten-T. Il Prit inoltre punta a promuovere l'attivazione di un tavolo strategico con i nodi intermodali regionali, l'innovazione tecnologica e organizzativa e politiche che integrino le aree industriali con i nodi della piattaforma logistica.

Osservazione: non è chiaro se i circa 3 milioni di euro stanziati nell'assestamento di bilancio per il capitolo trasporti siano stati assegnati e per quali progetti; in questo contesto, la decisione della Regione Emilia Romagna di cedere le tratte ferroviarie di FER a RFI, è un passaggio che contraddice non solo gli obiettivi del PRIT ma gli stessi principi di autonomia sbandierati dalla Giunta Bonaccini. La nostra è l'unica Regione in Italia (con l'eccezione dell'Umbria dove però le linee ferroviarie stavano marcendo) a farlo. Le Ferrovie emiliano romagnole sono state penalizzate negli ultimi anni dalla scarsità degli investimenti regionali e la gestione di RFI non sarebbe conveniente né economicamente (costando tre volte tanto rispetto all'attuale) né nel raggiungimento degli obiettivi sbandierati nel Piano dei trasporti regionale (non vi sono garanzie sugli investimenti necessari). L'Assessore Donini ha peraltro dichiarato di voler recedere dall'accordo con RFI se non verranno rispettate almeno tre condizioni basilari: 1) accettazione dell'accordo da parte dei rappresentanti dei lavoratori, 2) risparmio da parte della Regione per la concessione, 3) investimenti importanti da parte di RFI; ad oggi nessuna delle tre si è ancora realizzata. FER ha finora effettuato gli interventi di ammodernamento in autoproduzione, elevando gli standards tecnologici dell'infrastruttura ferroviaria mediante l'utilizzo di risorse interne in una logica di razionalizzazione della spesa. Gravi incognite pesano sul futuro contrattuale dei circa 240 lavoratori di FER, la cui disponibilità al trasferimento di sede o all'allineamento dei loro stipendi su quelli dei lavoratori RFI (la quota variabile è elevata data la specificità delle mansioni FER) rimane tutta da verificare. La cura e la manutenzione del patrimonio immobiliare di FER è stata finora estremamente carente, quale sarà la sua sorte? Cosa sarà delle attività non ricadenti nell'Accordo tra Regione ER e RFI? Nel giugno 2018, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha rilasciato a FER l'Autorizzazione di Sicurezza per tutte le linee ferroviarie gestite, essendo dotata di

un Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) raggiunto grazie ad un notevole impegno in termini di professionalità e risorse economiche. Nel passaggio questo investimento rischia di essere perduto. Chi finanzierà allora gli interventi di sicurezza e di mantenimento in efficienza delle linee regionali? La cessione a titolo gratuito di alcune linee a RFI comporterebbe oltre alla diminuzione del patrimonio regionale e delle competenze sul trasporto, anche una riduzione della capacità di incidere sui fondi di investimento per le linee ricadenti nel nostro territorio. L'affidamento della Gestione dell'intera Rete avviene senza definire i dettagli di tutte le attività, demandandoli a futuri accordi tra FER e RFI. L'intero processo sarà condotto a livello nazionale con l'impossibilità per la Regione di decidere su risorse ed investimenti. Inevitabilmente lo Stato individuerà secondo propri criteri le priorità da affrontare, senza curarsi degli interessi locali; il monopolista RFI potrà pretendere adeguamenti dei prezzi praticati per la gestione della Rete, data l'assenza di altri gestori infrastruttura e tenderà a dismettere le ferrovie di scarso interesse. L'accordo di programma (parte ordinaria + straordinaria) RFI vale 105.211,67 per km di rete, quello di FER 39.285,18 per km di rete: come si può parlare di risparmio? I dati non inducono a ritenere che il cambio di gestione permetta di conseguire risparmi o di efficientare i servizi, sarebbe perciò vantaggioso e congruente con gli obiettivi di autonomia perseguiti dalla Regione Emilia Romagna estendere la rete in gestione a FER inglobando le tratte ritenute secondarie da RFI.