

Nuova formulazione della risoluzione 7-00329 Basso: Competitività delle attività di progettazione e realizzazione del materiale rotabile e dei sistemi connessi (8-00059).

RISOLUZIONE APPROVATA

Le Commissioni IX e X,

premesso che:

la crisi che ha interessato il nostro Paese in questi anni ha prodotto, tra l'altro, conseguenze negative sulla dimensione, la qualità e la struttura dell'apparato industriale in diversi comparti;

l'esigenza di modernizzazione di molti settori della vita economica e sociale può essere occasione di rilancio e consolidamento di attività produttive, radicate nel territorio nazionale e caratterizzate da un notevole livello di internazionalizzazione;

in particolare questo riguarda il settore dei trasporti, della mobilità delle persone, sia in ambito regionale che per le tratte ad alta velocità e delle merci;

il settore delle costruzioni ferroviarie, a livello italiano ed europeo, è stato oggetto di una profonda ristrutturazione nell'ultimo ventennio, che ha portato a un drastico ridimensionamento del numero di costruttori, passati in parte sotto il controllo straniero, in parte sottoposti a procedure fallimentari, alcune delle quali ancora in corso;

alcune peculiarità proprie delle costruzioni ferroviarie hanno certamente enfatizzato gli aspetti di crisi già tipici di tutte le industrie negli ultimi anni:

a) la costruzione ancora marcatamente artigianale, dovuta ai piccoli numeri in gioco, nemmeno lontanamente comparabili non solo con il mondo automobilistico, ma neanche con quello degli autobus (anche le produzioni più cospicue non vanno oltre qualche centinaio di unità);

b) la forte dipendenza dei costruttori dalle scelte strategiche e di *budget* del monopolista nazionale Trenitalia, che rappresenta inevitabilmente il cliente principale;

c) l'incostanza e la mancata programmazione degli ordini, nonostante il bisogno di modernizzazione e di sviluppo del trasporto regionale oltre che del trasporto ferroviario delle merci (che rappresenta una quota di traffico minoritaria rispetto alle altre modalità di trasporto);

tenuto conto che:

il 19 febbraio 2014 le Ferrovie dello Stato hanno approvato il piano quadriennale (2014-2017), un atto molto rilevante, soprattutto per la quantità di risorse pubbliche che si propone di impegnare;

alla voce investimenti sono previsti, infatti, 24 miliardi di euro nel periodo 2014-2017, di cui quelli interamente a carico dello Stato sono 15,5 miliardi, cioè circa 4 miliardi all'anno, importo lievemente superiore alla media degli anni precedenti, mentre gli importi autofinanziati FS ammontano a 8,5 miliardi in tutto, circa 2 miliardi all'anno;

in questo contesto preoccupa che lo Stato italiano, in condizioni di scarsità di risorse pubbliche, non sembra aver mostrato interesse per le ricadute degli investimenti che finanzia a totale fondo perduto;

risulta quindi urgente la definizione di priorità di investimento pubblico, basate su analisi economico-finanziarie comparative, indipendenti e trasparenti, sia riguardo alla quota di investimenti pubblici che su quella degli investimenti autofinanziati, soprattutto riguardo agli ordinativi di materiale rotabile per il trasporto regionale e per i servizi merci;

evidenziato che:

una quota parte degli investimenti previsti dal piano quadriennale pari a 6,5 miliardi saranno destinati all'acquisto di nuovi treni e allo sviluppo delle tecnologie al servizio del trasporto, è necessario essere certi che questi considerevoli investimenti abbiano ricadute positive anche per lo sviluppo delle aziende interessate e per l'occupazione;

il piano quadriennale è una cornice necessaria anche per dare un futuro ai singoli siti produttivi, nei quali si registrano situazioni di crisi o di mancanza di prospettive certe, con conseguente dispersione del patrimonio professionale, tecnologico, di lavoro, di cultura industriale, di siti destinati alla produzione;

rilevato che è importante anche sviluppare le possibili sinergie tra i diversi produttori che già oggi condividono la realizzazione di programmi rilevanti, quali la produzione del treno ad alta velocità, nel caso di Bombardier e AnsaldoBreda, impegna il Governo:

a intervenire con celerità – nell'ambito delle proprie competenze di programmazione di politica industriale – per sostenere, negli insediamenti presenti sul territorio nazionale, la qualità e la competitività delle attività di progettazione e realizzazione del materiale rotabile e dei sistemi connessi;

ad attivarsi, nell'ambito delle proprie competenze, perché, da parte dei soggetti coinvolti o di riferimento, siano definiti in maniera idonea:

a) le scelte di investimento per il potenziamento e l'ammodernamento dei mezzi di trasporto ferroviari, fornendo una maggiore informazione sul piano pluriennale delle gare di fornitura, anche attraverso atti specifici relativi alla programmazione industriale di medio-lungo termine;

b) i programmi pluriennali in materia di sistemi di trasporto ferroviario innovativi, dando conto degli attori coinvolti sia nella fase di sviluppo quanto in quella operativa, nel pieno rispetto delle regole della concorrenza.

(8-00059) «[Basso](#), [Tullo](#), [Benamati](#), [Montroni](#), [Bini](#), [Giacobbe](#)».