

## Segreterie Nazionali

### **Audizione informale presso IX Commissione – Trasporti, Poste e Telecomunicazioni Contratto di Programma Parte Servizi e Parte Investimenti tra MIT e RFI**

Per quanto ci riguarda è fondamentale che le attività di manutenzione riguardino l'intera rete e siano svolte con la stessa attenzione sia sulle linee a più intenso traffico (linee "Alta Velocità" e principali direttrici) che sulle linee interessate da un minor traffico a carattere prettamente regionale. I tempi di intervento su guasto devono assicurare la ripresa del servizio in tempi celeri indipendentemente dalle linee interessate: non ci devono essere linee di serie A e linee di serie B.

Occorre inoltre operare con una più efficace pianificazione delle attività soprattutto quando esse riguardano l'infrastruttura ferroviaria in esercizio, solo in tal modo si riusciranno a ridurre al minimo i disagi per l'utenza e a ridurre i costi. Su di essa infatti si devono realizzare gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria oltre che quelli in investimento e talvolta le diverse Direzioni di RFI, responsabili di attuare tali interventi, rischiano, se non si opera con una adeguata pianificazione, di ostacolarsi a vicenda. Altro tema fondamentale è la garanzia di adeguati spazi temporali liberi da treni per effettuare tali attività: occorre a nostro avviso un intervento da parte dell'ART per disciplinare in maniera più efficace tali finestre temporali, indispensabili per realizzare i processi di mantenimento in efficienza e ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e garantire nel contempo il diritto alla mobilità di persone e merci.

Osserviamo inoltre una incongruenza: se l'obiettivo del Contratto di programma 2022-2026, Parte Investimenti, disciplina i rapporti tra lo Stato e RFI con riguardo, da un lato, alla realizzazione degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria ai fini del miglioramento della qualità dei servizi e del rispetto di livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica e con le migliori prassi orientate allo sviluppo sostenibile ci preoccupa, in quest'ottica, che due documenti programmatici fondamentali quali il PGTL (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica) e il DPP (Documento di Programmazione Pluriennale) siano stati soppressi attraverso lo schema di nuovo Codice dei contratti pubblici.

Tra i principali interventi che contribuiranno al miglioramento delle prestazioni e dell'accessibilità del servizio ferroviario, vi sono: la piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T, per i quali sono necessari interventi di adeguamento delle linee ferroviarie agli standard prestazionali europei e di potenziamento delle reti TEN-T e dei valichi alpini. Infatti, per lo sviluppo coordinato della rete ferroviaria europea dei trasporti TEN-T, la Commissione Europea ha adottato un approccio per "Corridoio". Il piano, elaborato, tenendo conto delle esigenze dei Paesi interessati individuava verso l'Europa dell'Est, verso il Mediterraneo ed all'interno della stessa Unione Europea, cinque assi strategici delle reti europee di trasporto e trenta progetti prioritari che furono definitivamente approvati nel 2005 e subirono revisione di assestamento nel 2013, quando si definirono 9 corridoi "core network" (da realizzarsi entro

il 2030), ovvero di primario interesse strategico per l'Unione e una rete globale per garantire l'accessibilità a tutte le regioni europee, la "comprehensive network" (da realizzarsi entro il 2050)".

L'Italia per la sua posizione strategica è interessata da quattro dei nove corridoi della rete core TEN-T, fondamentali per incrementare le connessioni fra i mercati europei e che includono diverse opere tra cui la galleria di base del Brennero e del Gottardo. Tuttavia, le recenti proposte della Commissione Europea tendono a modificare l'equilibrio stabilito nel 2013, rischiando di penalizzare il nostro Paese".

Riteniamo fondamentale implementare la rete in un mercato che risulta essere sempre più europeo; allo stesso tempo riteniamo però che vada data certezza nei tempi e nelle fasi di realizzazione anche allo sviluppo dell'intermodalità e al collegamento con hub strategici del nostro paese, in particolare i porti di Napoli, Gioia Tauro e Palermo, che rivestono un ruolo centrale nelle intenzioni definite dal piano europeo originale. Troppo esigui in tal senso i circa 390 milioni di euro stanziati per il "Programma porti e interporti – Accessibilità su Ferro".

L'attenzione per il corridoio Scandinavia – Mediterraneo deve essere massima e vanno seguiti con attenzione i lavori di infrastrutturazione e velocizzazione delle linee interessate, ma bisogna garantire la piena operatività anche delle infrastrutture non strategiche a tal fine: tante linee sono ancora caratterizzate da ponti e viadotti che non risultano più adeguati alle caratteristiche richieste dal moderno materiale rotabile, anche quello utilizzato per il trasporto regionale; lo stesso dicasi per le sagome di tante gallerie. Anche in questo caso va fatta una attenta valutazione rispetto alla congruità delle somme stanziare, che a nostro avviso, potrebbero essere insufficienti. Come riteniamo assolutamente inadeguati i 640 milioni stanziati per l'adeguamento dell'infrastruttura rispetto al rischio idrogeologico. Altro punto fondamentale, per una infrastruttura più efficiente è rappresentato dal potenziamento infrastrutturale dei nodi ferroviari delle città metropolitane, che rappresentano il vero collo di bottiglia di tutto il sistema di trasporto ferroviario. Occorrono scelte strategiche, oltre che investimenti, nella consapevolezza che le aree urbane delle città metropolitane non consentono uno sviluppo infrastrutturale incondizionato.

Altro intervento che riteniamo fondamentale è il potenziamento e la messa in sicurezza della circolazione ferroviaria grazie all'estensione dell'utilizzo dell'ERTMS a tutta la rete. Oggi l'ERTMS è operativo su 758 km linee di Alta Velocità (AV), mentre sono in avvio le prime realizzazioni sui corridoi europei (1.500 km). L'obiettivo deve essere quello di accelerare l'attrezzaggio con ERTMS del 100% della rete e della flotta circolante entro il 2035, con grande anticipo rispetto al termine stabilito a livello europeo (2050) al fine di rendere il sistema ferroviario italiano tra i più avanzati del mondo.

Il potenziamento e l'estensione dell'Alta Velocità, inoltre, migliorerà l'integrazione e l'accessibilità tra le principali aree urbane del Paese, affiancando alla realizzazione di nuove linee, interventi di velocizzazione e superamento delle situazioni di saturazione e sarà possibile massimizzare l'offerta di collegamenti veloci nord-sud/est-ovest.

Altro intervento di interesse è quello relativo allo sviluppo delle linee storiche ad utilizzo turistico, ovvero di quelle reti ferroviarie “non nazionali” che presentano evidenti potenzialità e criticità.

In definitiva gli investimenti sull’infrastruttura ferroviaria produrranno un sensibile miglioramento della quantità, qualità e competitività del trasporto su ferro e quindi dei servizi di trasporto collettivo che possono e devono rappresentare una valida alternativa alle altre modalità di trasporto, sia di persone (soprattutto dell’auto privata) che di merci (soprattutto trasporto su gomma) in un contesto di maggiore sostenibilità ambientale. L’incremento delle prestazioni dell’attuale infrastruttura ferroviaria e il miglioramento dell’accessibilità alla rete ferroviaria, infine, possono anche contribuire fattivamente a ridurre il gap economico tra le diverse aree geografiche del Paese, in particolare del sud rispetto al centro ed al nord e delle aree interne rispetto a quelle costiere.

Roma, 08 marzo 2023

Le Segreterie Nazionali