

Buongiorno.

Signor Presidente, Onorevoli componenti della Commissione, Vi ringraziamo a nome di ANCEFERR per l'opportunità di questa audizione.

*

Come noto, l'**Associazione Nazionale Costruttori Edili Ferroviari Riuniti** nasce nel 2011 con l'obiettivo di creare un sodalizio fra le imprese associate. I soci fondatori, aziende che operano prevalentemente nel **settore ferroviario**, hanno sentito la necessità di dare vita ad un'organizzazione che potesse sostenere le imprese che operano nel settore ferroviario il quale vive problematiche complesse ed ha peculiarità operative, organizzative e strutturali molto diverse dagli altri settori.

Come definito nello Statuto, possono far parte dell'Associazione operatori economici in possesso di attestazione di qualificazione per l'esecuzione di opere e lavori pubblici (SOA) rilasciata da organismi debitamente autorizzati e **che siano iscritte al "Sistema di Qualificazione delle imprese per l'esecuzione di opere civili nelle gallerie attivate all'esercizio ferroviario" e/o al "Sistema di Qualificazione delle imprese per l'esecuzione di lavori di opere civili alla sede ferroviaria su linee in esercizio"**, istituiti da **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**

Oggi ANCEFERR rappresenta **più di ottanta realtà imprenditoriali ed è presente su tutto il territorio nazionale** con un indotto, tra fornitori, costruttori e manutentori di mezzi ferroviari, che garantisce lavoro a migliaia di dipendenti e **genera un bilancio di filiera pari a 5 miliardi di euro ossia lo 0,3% del PIL.**

*

L'Associazione ha accettato di partecipare a questa discussione in linea con i suoi obiettivi statuari che perseguono, tra le altre cose, la costante collaborazione con il

legislatore e gli stakeholder del settore al fine di promuovere idonee elaborazioni e aggiornamenti alla normativa di settore.

*

Con riferimento al progetto di legge in materia di interporti (Proposta di legge n. 703 – Legge quadro in materia di interporti), già presentato nella scorsa legislatura (atto Camera n. 1259), **riconosciamo innanzitutto l'importanza del ruolo degli enti interportuali in combinazione con le infrastrutture, nazionali e no, e, più in generale, del settore del trasporto e della logistica che è in esponenziale crescita e oggetto di notevoli investimenti.**

In particolare, abbiamo letto con attenzione l'art. 6 del progetto di legge che reca disposizioni per il potenziamento degli interporti, dell'intermodalità e della rete ferroviaria interportuale.

L'articolo, tra le altre, cose:

- disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti per lo sviluppo degli interporti, prevedendo che questa avvenga mediante accordo di programma, con la partecipazione dei Presidenti degli interporti interessati e che, qualora l'accordo di programma non sia approvato entro quattro mesi i progetti decadono dall'assegnazione dei finanziamenti;
- interviene sui rapporti con la società Rete Ferroviaria Italiana SpA per l'adeguamento delle connessioni ferroviarie della rete interportuale, prevedendo che questo avvenga mediante apposito attraverso un programma, approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica;
- prevede, infine, che i soggetti gestori degli interporti, singolarmente o in forma aggregata, sottoscrivano con Rete Ferroviaria Italiana SpA appositi contratti per procedere - nel rispetto dei parametri dell'Unione europea

all'adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete alla quale i terminal interportuali sono collegati.

*

Ebbene, su questi punti, riconosciamo che Rete Ferroviaria Italiana SpA, come si legge anche nel documento dalla stessa prodotto in occasione della Audizione del 2 dicembre 2020 presso la IX Commissione della Camera dei Deputati avente ad oggetto l'esame della Proposta di legge C. 1259 in questa legislatura riproposto, attribuisce grande rilevanza agli interventi di adeguamento delle connessioni ferroviarie, alcuni già in corso di esecuzione ed altri in fase di affidamento mediante gara.

Per quanto attiene ad ANCEFERR, seppure il progetto di legge in discussione non interessi direttamente le imprese associate, si rileva che tutti gli interventi richiamati nel provvedimento in argomento comportano, a monte, lavori di adeguamento e messa in sicurezza della infrastruttura ferroviaria e stradale esistente necessari per consentire poi il rispetto dei parametri europei sopra richiamati che trovano nelle nostre imprese i naturali soggetti esecutori.

Di conseguenza, rilevato il condiviso impegno e il sentito interesse all'attuazione degli adeguamenti previsti, appare doveroso per questa Associazione rimarcare come un ruolo decisivo per lo sviluppo degli interporti e il potenziamento di tutta la rete, che garantiscano più efficienza di collegamento, sia giocato:

- dal maggior rispetto delle tempistiche nella realizzazione degli interventi (dall'avvio della gara al contratto);
- dalla salvaguardia delle piccole e medie imprese il cui coinvolgimento nella realizzazione di questi interventi è funzionale a garantire il raggiungimento degli

obiettivi e può essere tutelato solo attraverso adeguati e specifici criteri di aggiudicazione degli appalti;

- dalla maggiore attenzione ai progetti di attuazione degli interventi anche ai fini di una più agevole e corretta cantierabilità.

ANCEFERR rileva altresì quanto sia necessario, nel settore dei trasporti e della logistica, stabilire la priorità degli interventi e soprattutto, nel concreto, la compatibilità degli stessi rispetto alla normale circolazione dei treni viaggiatori e merci.

In particolare, l'esecuzione dei lavori sulla infrastruttura esistente in esercizio comporta l'interruzione della circolazione dei treni perché quando si parla di lavori di adeguamento e messa in sicurezza si fa riferimento a tutti quegli interventi di adeguamento delle gallerie, delle stazioni, dei cavalcavia, lavori di adeguamento sismico, per la mitigazione del rischio idrogeologico, etc. che interessano tutta la linea ferroviaria e stradale di collegamento, di accesso e di servizio allo snodo intermodale. La complessità di questi interventi auspicherebbe quindi – per una corretta e regolare attuazione di tutti gli interventi richiamati nel progetto di legge – una riflessione sull'opportunità di aumentare le ore di interruzioni della circolazione treni anche a garanzia dei massimi livelli di sicurezza ed efficienza e degli alti standard prestazionali delle linee.

L'auspicio di ANCEFERR è quindi quello che si possa affrontare in maniera sempre più organica la programmazione di tutte le attività che sono collegate alla realizzazione dei nodi intermodali e più in generale il problema dell'adeguamento prestazionale della rete.

Grazie.