



Prot.SN 23-253
Del 04/07/2023

- Alla cortese attenzione del Presidente
dell'8° Commissione **Sen. Claudio
Fazzone**

- Ai Gruppi parlamentari
dell'8° Commissione Ambiente,
transizione ecologica, energia, lavori
pubblici, comunicazioni, innovazione
tecnologica

Oggetto: Intervento in audizione

In vista degli obiettivi che sono riportati nel Contratto di Programma tra il MIT e RFI che impatteranno non poco sulla struttura dell'intera rete nazionale con la messa in circolazione di più treni, per quanto ci riguarda la cosa FONDAMENTALE è che le attività di manutenzione siano per l'intera rete effettuate con la stessa attenzione e perizia nelle linee AV e principali direttrici che su quelle secondarie interessate da minor traffico, accorciando i tempi di intervento e assicurando una ripresa del servizio più celere possibile, in pratica non devono esistere linee di serie A e di serie B, rispettando appieno la SICUREZZA dei lavoratori e degli utenti.

Occorre oltretutto una attenta ed efficace pianificazione degli interventi, soprattutto quando riguarda l'infrastruttura in esercizio, per ridurre al minimo i disagi per l'utenza. Molto spesso ancora si accavallano interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e di investimento che si ostacolano a vicenda, secondo noi deve esserci una sinergia più stringente tra le tre direzioni principali di RFI e cioè la Direzione Operativa Infrastruttura la Direzione Circolazione e la Direzione Commerciale, non si può basare tutto sul riempimento delle tracce commerciali, che vero portano introiti, ma molto spesso assorbono spazi manutentivi importanti e visto che per noi RFI rappresenta lo Stato, prima di tutti crediamo debba tener conto della SICUREZZA di tutta la rete. L'aumento importante dei treni circolanti nel nostro Paese fa sì che la linea è sempre più sollecitata e bisognosa di spazi manutentivi adeguati.

Auspichiamo iter burocratici più celeri e meno macchinosi rispetto all'acquisto di macchine operatrici ormai indispensabili per la velocità di intervento e di lavoro lungo linea senza sottostare alla volontà molte volte "inadeguata" delle ditte appaltatrici i cui lavoratori sono i primi a incorrere in infortuni talvolta anche mortali perché hanno sì i mezzi, ma non il know how dei ferrovieri, in questo modo si permetterà a RFI di internalizzare lavori importanti e di pregio.

Entrando nel merito di alcuni interventi rilevanti che contribuiranno sicuramente a un miglioramento complessivo delle prestazioni e dell'accessibilità del servizio ferroviario, ci sembra importante segnalare che la realizzazione dei corridoi europei TEN-T di cui l'Italia per la sua posizione strategica è interessata da 4 dei 9 corridoi core fondamentali per incrementare le connessioni fra mercati europei, includendo opere importanti come la galleria di base del Brennero e del Gottardo che rischiano di essere penalizzati,

secondo le recenti proposte della Commissione Europea, che andrebbero a modificare l'equilibrio stabilito nel 2013.

Rimane fondamentale per noi implementare la rete in un mercato sempre più europeo, ma allo stesso modo riteniamo che ci sia certezza nei tempi e nella realizzazione di opere strategiche per il nostro Paese come i porti di Napoli, Gioia Tauro e Palermo che hanno un ruolo centrale nelle intenzioni del piano europeo. Il corridoio Scandinavia-Mediterraneo deve avere attenzione massima rispetto i lavori di infrastrutturazione e velocizzazione delle linee interessate, garantendo anche la piena operatività delle infrastrutture non strategiche ancora caratterizzate da ponti, viadotti e gallerie non più adeguati alle caratteristiche del materiale rotabile moderno e non da meno l'adeguamento dell'infrastruttura rispetto al rischio idrogeologico. Altro punto fondamentale i Nodi Ferroviari delle città metropolitane che ad oggi rappresentano il collo di bottiglia di tutto il sistema ferroviario del nostro Paese, occorrono nella consapevolezza della particolarità di sviluppo di queste aree, scelte strategiche che permettano la fruibilità degli investimenti programmati.

Particolare importanza per noi è il potenziamento e la messa in sicurezza della circolazione ferroviaria estendendo a tutta la rete l'utilizzo dell'ERTMS che ad oggi è operativo su circa 800km di linea di AV nel più breve tempo possibile arrivandoci molto prima dei limiti previsti a livello europeo, per confermare che il sistema ferroviario italiano è tra i più avanzati del mondo.

Massimizzare l'offerta dei collegamenti veloci N-S/E-O con il potenziamento e l'estensione dell'AV migliorando l'integrazione e l'accessibilità tra le principali aree urbane del Paese con la realizzazione di nuove linee ed interventi di velocizzazione.

In definitiva auspichiamo che gli investimenti nel settore ferroviario producano un miglioramento della quantità, della qualità e della competitività delle infrastrutture e dei servizi di trasporto collettivo tramite il miglioramento dell'accessibilità di trasporto alla rete ferroviaria e l'incremento delle prestazioni della stessa riducendo il gap tra le aree geografiche del nostro Paese nel rispetto della SICUREZZA e non da meno nel rispetto dell'impatto ambientale.

Grazie.

La Segreteria Nazionale
UGL Ferrovieri