

Buongiorno.

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

*

Ricordo brevemente che **ANCEFERR** è l'**Associazione Nazionale Costruttori Edili Ferroviari Riuniti** che rappresenta **più di ottanta realtà imprenditoriali presenti 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 partecipa a questa discussione, in linea con i suoi obiettivi statutari che perseguono, tra le altre cose, la costante collaborazione con il legislatore e gli stakeholder del settore, per esprimere, per quanto di competenza, le seguenti osservazioni con i derivanti rilievi e le eventuali determinazioni che la Commissione parlamentare vorrà in merito individuare **sui Contratti di programma stipulati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il periodo regolatorio 2022-2026.**

*

Per quanto attiene ANCEFERR il focus è sulla Parte investimenti ossia sugli interventi di adeguamento e messa in sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria esistente, necessari per consentire il rispetto dei parametri europei, che trovano nelle nostre imprese i naturali soggetti esecutori.

Premessa.

Il contratto in oggetto, già in corso di realizzazione, va attuato nel quinquennio 2022-2026 con un rinnovo al massimo di ulteriori due anni e prevede attività di Manutenzione Ordinaria (per investimenti pari a 5.783,46 Mil) e Straordinaria (11.000,00 MIL di investimenti) necessarie al mantenimento in esercizio della Rete ferroviaria in condizioni di sicurezza ed affidabilità, garantendo continuità al servizio di collegamento e trasporto di passeggeri e merci.

Vorrei ricordare i numeri che interessano l'attuazione degli adempimenti del contratto.

L'infrastruttura ferroviaria nazionale è di circa 16.700 km e lungo la rete ci sono:

- 2.100 gallerie, di cui circa 1.600 in esercizio, per un'estensione complessiva di circa 1.500 km;
- 19.000 opere, definite principali, suddivise in 8.000 ponti, 1.600 viadotti e 9.000 tra sottovia e sottopassi, per un'estensione complessiva di circa 570 km di linea;
- 2.200 stazioni attive e 500 attivabili. Parliamo di migliaia di marciapiedi, pensiline, sottopassi, sovrappassi, fabbricati viaggiatori che necessitano interventi di manutenzione straordinaria volti principalmente al mantenimento del decoro e degli standard di sicurezza.

Tutte queste opere sono ulteriormente da suddividere in funzione della tipologia di struttura e del materiale costruttivo impiegato.

Il 70% delle opere sono state costruite prima del 1970; molte delle restanti sono addirittura precedenti con 120 anni di vita.

L'età media delle stazioni ferroviarie è superiore ai 100 anni.

Questo dato, di per sé esplicativo, suggerisce che siano oramai da mettere in atto numerosi interventi sia per contenere l'ordinario degrado dell'infrastruttura, legato al suo normale ciclo di vita -fenomeno dell'invecchiamento-, sia per rinnovare e/o sostituire intere opere o parti delle stesse, degradate e non più recuperabili, tutto al fine di restituire un'infrastruttura funzionante e sicura.

Nel mezzo, non si devono poi trascurare tutti quegli interventi eccezionali e quindi non prevedibili, che la cronaca anche di questi ultimi mesi ci ha restituito, legati – tra le altre cose - al dissesto idrogeologico del nostro Paese e ai sempre maggiori eventi alluvionali generati dal cambiamento climatico e dalla mancanza di cura e manutenzione del territorio.

L'importanza della pianificazione delle attività manutentive.

Tutto ciò premesso appare evidente quanta importanza **rivesta la pianificazione delle attività manutentive in esercizio ferroviario sia per ridurre al minimo eventuali disagi all'utenza sia per raggiungere gli obiettivi manutentivi fissati.**

ANCEFERR rileva, su questo, che è necessario stabilire:

- 1) la priorità degli interventi;
- 2) e, soprattutto, nel concreto, la compatibilità degli stessi rispetto alla normale circolazione dei treni viaggiatori e merci.

In particolare, si fa presente che l'esecuzione dei lavori sulla infrastruttura esistente in esercizio comporta l'interruzione della circolazione dei treni per un intervallo di tempo medio di circa 3 ore, in notturna, e un week end per opere

straordinarie (come il varo di un ponte) dalla mezzanotte del venerdì alla mezzanotte della domenica.

Così come riportato nella **norma UNI EN 13306**, con il termine **manutenzione**, si intende la “**combinazione di tutte le azioni tecniche, amministrative e gestionali**, durante il ciclo di vita di un’entità, volte a mantenerla o riportarla in uno stato in cui possa eseguire la funzione richiesta”.

La stessa norma specifica che le operazioni manutentive devono essere svolte da **enti affidabili**, ossia “in grado di svolgere la funzione richiesta in date condizioni e durante un intervallo di tempo stabilito”.

Il tempo di manutenzione è definito come: “L’intervallo di tempo durante il quale un’azione di manutenzione è eseguita manualmente o automaticamente, includendo ritardi tecnici o ritardi logistici”.

Quindi per realizzare la missione manutentiva e raggiungere gli obiettivi strategici di riparazione e messa a punto, tutte le attività di cantiere devono essere ben pensate a monte e il tempo per realizzarle sono appunto **solo le tre ore medie** di cui parliamo.

In premessa ci siamo soffermati sulla descrizione della nostra infrastruttura ferroviaria ponendo l’accento sulla vetustà della rete. Le azioni manutentive di cui trattiamo fanno riferimento soprattutto a tutti quegli interventi necessari a **riportare l’infrastruttura in uno stato in cui possa eseguire a pieno la sua funzione**.

Parliamo cioè di interventi di adeguamento sismico, consolidamento e risanamento conservativo di: gallerie, muri d’ala agli imbocchi, portali, pile e impalcati ponti e viadotti; di quegli interventi in emergenza per eventuali

fenomeni da dissesto idrogeologico, quali versanti in frana che interessano o che sono in prossimità dell'infrastruttura ferroviaria.

Osservazioni e proposte.

La pianificazione delle attività manutentive per l'integrazione con l'esercizio ferroviario è un complesso ed articolato processo di definizione da predisporre con necessario anticipo il che auspicherebbe – per una corretta e regolare attuazione degli interventi – una riflessione sull'opportunità di aumentare le ore di interruzioni della circolazione treni **da 3 a 5 ore di durata netta** anche a garanzia dei massimi livelli di sicurezza ed efficienza e degli alti standard prestazionali delle linee.

Servirebbe inoltre, a nostro avviso, utilizzare le risorse a disposizione in modo più efficace ed efficiente.

Le imprese ANCEFERR, così come tutte le imprese iscritte ai sistemi di qualifica di RFI, sono vincolate al mantenimento in essere dei requisiti con obbligo di reperibilità 24 ore al giorno e sette giorni su sette compresi i festivi.

Il CCNL delle Attività Ferroviarie prevede che le scorte addette alla protezione cantiere operino sull'infrastruttura 3 notti consecutive con 2 riposi settimanali.

Di fatto si tratta di quattro giorni a settimana.

L'entità delle attività da mettere in campo nel quinquennio 2022-2026, oltre tutte quelle che in questa sede non sono trattate ma che sono programmate per ottemperare agli obiettivi del PNRR, inducono a domandarsi se non sia il caso di aumentare le risorse da dedicare alla scorta cantieri per garantire una maggiore continuità delle attività manutentive a beneficio anche dei tempi realizzativi.

Serve, infine, una maggiore attenzione allo stato di attuazione del progetto e all'*iter* autorizzativo e quindi bisogna che vengano fornite **garanzie effettive alla possibilità di procedere**, in tempi brevi, all'espletamento della gara per l'esecuzione delle opere con il successivo avvio dei lavori.

In tutto questo, la cantierabilità rappresenta un indicatore molto significativo e condizionante per la concreta possibilità di eseguire l'opera entro i tempi stabiliti e quindi pure questa va salvaguardata e attenzionata.

La manutenzione, a nostro avviso, **non deve essere prevalentemente straordinaria**. Eppure è così. Anche i finanziamenti stanziati per questo Contratto (li abbiamo richiamati all'inizio) sono in rapporto di 2 a 1 con la manutenzione ordinaria.

Nondimeno, come si legge nel Contratto di programma, l'attività stessa del Gestore è orientata "al mantenimento e, ove possibile, al miglioramento dei livelli di sicurezza, di affidabilità ed al contenimento dei costi della Rete" (p.to UU.).

Di conseguenza, secondo noi si dovrebbe sempre più consolidare la prassi che sulle opere si interviene con una manutenzione **ordinaria e preventiva**, cioè una **pianificazione precisa e accurata degli interventi prima che il degrado si manifesti**.

Anche perché, la tecnologia oggi disponibile (monitoraggi e appositi software di intelligenza artificiale) – addirittura – permetterebbero di attuare una **manutenzione predittiva** individuando possibili anomalie e/o difetti prima del verificarsi anticipando il momento in cui è necessario l'intervento manutentivo.

In tal senso va il progetto europeo DInoS5G (Diagnostic Integrated Networks of Satellite and 5G), nato nel 2021 dalla collaborazione tra RFI e la Fondazione Ugo Bordoni, ente di ricerca che opera nelle telecomunicazioni sotto la vigilanza

Ministero dello Sviluppo Economico ed è ad interventi come questi che ANCEFERR auspica sia garantita continuità e massima attenzione.

Come ANCEFERR, infine, auspichiamo - più in generale - un sempre più attento esercizio del potere della Stazione Appaltante nella gestione degli appalti che possa salvaguardare la partecipazione delle piccole e medie imprese - che costituiscono il tessuto principale della nostra economia - la nostra attività, garantisce piena collaborazione e risposte tempestive anche ai problemi che sorgono in fase di esecuzione, in un'ottica costruttiva che mira al raggiungimento del miglior risultato possibile e in linea con tutti gli altri principi sanciti dal nuovo codice.

Grazie per l'attenzione.