



Roma, 04 luglio 2023

1

Senato della Repubblica

**8^a Commissione Ambiente, transizione ecologica, energia,
lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica**

In relazione all'audizione svolta in data odierna sul tema del rinnovo del Contratto di Programma 2023-2026 con Rete Ferroviaria Italiana, si trasmette la sintesi dell'intervento della scrivente OR.S.A. Trasporti.

Piano di soppressione dei passaggi a livello

Riferimento *"Articolazione degli investimenti in corso e programmatici – Tabella A"*:

- rispetto al completamento del piano di soppressione dei passaggi a livello pianificato con la legge 354 dell'anno 1998, nel quale si contavano circa 7.700 passaggi a livello a giugno 2022 Rete Ferroviaria Italiana dichiara la presenza di 4.176 passaggi a livello.

La mancanza di determinazione nei confronti del completamento del piano si palesa anche dagli stanziamenti previsti nei contratti di programma 2016-2021 e il presente 2022-2026. Infatti, per il periodo 2023-2026 sono previsti stanziamenti per 600 mila euro a fronte di un costo complessivo del piano stimato in circa 8 miliardi di euro.

Con la media di soppressioni realizzata fino ad oggi (147/anno), la stima è che il piano si completerà non prima dell'anno 2051;

- per quanto riguarda invece **l'implementazione dei sistemi di sicurezza** da adibire ai passaggi a livello, che nel tempo hanno rappresentato situazioni di rischio per la circolazione ferroviaria e l'incolumità delle persone (pedoni), rammentando che **si tratta di una misura urgente** e provvisoria in attesa della soppressione del passaggio a livello, il presente CdP prevede un arco temporale di realizzazione delle installazioni che traguarda l'anno 2031.

Rispetto alla pericolosità dei passaggi a livello riportiamo di seguito i dati pubblicati dall'Agenzia

Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA). Nel periodo 2017-2019 sono stati registrati venti incidenti ferroviari in prossimità di passaggi a livello. Nello stesso periodo sono stati registrati 190 incidenti a persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento. **Per tali motivi si chiede al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ad R.F.I. di rimodulare e velocizzare il piano di soppressione dei P.L. previsto con la legge 354/98.**

2 Attuazione del Contratto di Programma

nelle premesse del Contratto di Programma viene rammentata la risoluzione U.E c.d. Green Deal che per competenza investe pienamente il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

In materia di trasporto delle merci trasportate su rotaia, le scadenze dettate dalla Comunità Europea prevedono nel nostro Paese l'innalzamento – entro il 2030 - al 30% di merce trasportata su ferro rispetto all'attuale 10%. Tale necessaria scelta comporta la necessità di fare circolare ulteriori treni in un contesto che vede le linee ferroviarie principali già pressoché sature in termini di disponibilità di nuove tracce orarie (slot).

E' a nostro avviso necessario che, a garanzia del raggiungimento degli obiettivi esposti nel contratto di servizio e di quelli recepiti dalla U.E., il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti stabilisca, all'interno del rapporto gerarchico con R.F.I., una linea di indirizzo rispetto alle percentuali di utilizzo della rete poiché il gestore, oltre al dovere di garantire l'attuazione del contratto anche attraverso la necessaria interruzione della rete per scopi manutentivi, deve assicurare la prosecuzione dei servizi passeggeri (universale, pendolare e commerciale), il servizio regionale pendolari e la concorrenza tra Imprese ferroviarie (merci e passeggeri).

Lotta alla criminalità e sicurezza sul lavoro

In materia di sicurezza sul lavoro il settore dei lavoratori addetti alla manutenzione delle infrastrutture ferroviarie palesa annualmente decine di gravi infortuni sul lavoro.

E' bene precisare che, oltre ai manutentori dipendenti di Rete Ferroviaria Italiana, nel settore operano decine di Imprese prestatrici d'opera che, purtroppo, rappresentano il maggior numero di gravi infortuni. **All'interno dell'indotto, inoltre, sono stati registrati gravi casi di infiltrazioni da parte della malavita organizzata, evidentemente attratta dalle ingenti somme di denaro pubblico che il settore "muove".**

Il contratto di programma 2023-2026 di R.F.I. mette in circolazione oltre 3,3 Miliardi di euro all'anno, a cui vanno aggiunti i 25,4 Miliardi di euro affidati al Gestore dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Per le esperienze finora maturate, e brevemente accennate, riteniamo che sia dovere del Governo e quindi del deputato Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, apporre rimedi preventivi affinché tutto ciò cessi o non si ripeta.

In tal senso il richiamato Ministero ha già sottoscritto un importante protocollo con le Organizzazioni Sindacali competenti nel settore edile in data 11 dicembre 2020. Intesa che scaturisce dalla necessità di dare attuazione al programma Next Generation You con l'obiettivo comune delle parti di "valorizzare e perseguire una collaborazione di tutti i soggetti sociali ed istituzionali affinché le opere si realizzino nella massima trasparenza, contrastando ogni forma di illegalità ed infiltrazioni criminali".

Riteniamo che anche il settore della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e i lavoratori che vi operano necessitino di regole certe per l'affidamento di lavori all'infrastruttura ferroviaria. **Pertanto, si chiede al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di stabilire con le Organizzazioni Sindacali del settore un accordo quadro nel quale si individuino i requisiti fondamentali da richiedere alle Imprese prestatrici d'opera in fase di affido o gara di appalto della lavorazione.**

Cordiali saluti

Il Segretario Generale OR.S.A. Trasporti

Andrea Pelle

