



IX Commissione

*Trasporti, poste e telecomunicazioni
della Camera dei deputati*

Audizione informale sullo stato e le criticità
del servizio e della rete ferroviaria

22 gennaio 2025

Ringraziamo la IX Commissione per l'Audizione odierna in merito allo stato e alle criticità del servizio e della rete ferroviaria, a cui la Uiltrasporti partecipa congiuntamente con la Confederazione.

Gli inconvenienti di esercizio che ultimamente hanno causato ritardi alla circolazione dei treni e forti disagi ai viaggiatori hanno riproposto con forza il tema della **fragilità della rete ferroviaria** italiana e della **necessità di interventi urgenti di miglioramento del sistema ferroviario nel suo complesso**, anche in termini di efficientamento della catena di comando. Problemi che esistono, e che solleviamo già da diverso tempo.

Treni dell'alta velocità che si fermano per molteplici guasti di natura elettrica, l'impossibilità di garantire l'efficienza di esercizio in particolari casi di perturbazione della circolazione e stazioni importanti come quella di Roma Termini (in cui si contano quasi mille treni al giorno) e Milano Centrale (con oltre settecento treni giornalieri) che rischiano il collasso. Il 2024 è stato un periodo nero per le ferrovie italiane e l'anno appena iniziato non sembra essere diverso non solo per gli ormai noti mille e più cantieri aperti su tutta la rete.

La rete ferroviaria nel nostro Paese conta 16.832 km di linee ferroviarie in esercizio di cui, però, appena 1.097 km classificate come linee AV/AC, 7.734 km quelle a doppio binario, ben 9.098 km quelle a binario unico e 4.627 km di rete non elettrificata.

Se si comparano i dati con quelli degli altri Stati europei appare subito evidente il fatto che in Italia ci sono meno chilometri di ferrovia. Rispetto ai nostri sedicimila chilometri, infatti, la Francia, ne vanta ventisettemila e la Germania quarantamila.

A questi pochi dati numerici occorre poi aggiungere un elemento strutturale legato all'impostazione della rete stessa basata sull'**utilizzo promiscuo dei binari** e su una circolazione giornaliera di oltre 10.000 treni tra trasporto viaggiatori (alta velocità, intercity, regionali) e trasporto merci che, come detto, transitano praticamente tutti, al netto di poche tratte dedicate (tratta AV Torino/Firenze, Roma/Napoli, Milano/Brescia), sugli stessi binari.

Un'altra peculiarità della rete italiana, infatti, che la rende più soggetta ai ritardi, è la scelta di avere un'**alta velocità per così dire spuria**, nella quale, cioè, i treni

AV possono percorrere anche tratte convenzionali con il buon proposito di collegare città non servite dalle linee AV dedicate ma che trasmettono ai convogli ad alta velocità i ritardi dovuti alle inefficienze di questa tipologia di linee spesso più obsolete e più vulnerabili a guasti.

È evidente quindi che la complessità del tema e gli elementi di criticità che ne derivano sono molteplici e non riconducibili ad un singolo elemento o evento, ma ad un insieme di fattori e condizioni di sistema che necessitano di cambiamenti di impostazione, di sviluppo tecnologico e digitale, di una programmazione puntuale e di interventi costanti di manutenzione.

La complessa gestione di una rete così concepita richiede, peraltro, un **ammodernamento dell'infrastruttura e programmi di manutenzione** estremamente precisi con **impiego di personale numericamente adeguato, altamente qualificato e continuamente formato** anche per l'utilizzo di tecnologie sempre più specifiche e moderne in grado di ottimizzare il monitoraggio e la gestione delle infrastrutture stesse, puntando **all'evoluzione delle attività verso una manutenzione "predittiva"**, possibile proprio grazie alla digitalizzazione e allo sviluppo tecnologico, e non solo "correttiva".

Ovviamente questo presuppone un grande investimento rispetto alla selezione e alla formazione continua del personale per mantenere e aggiornare le competenze e le abilitazioni dei lavoratori e accrescere gli organici attraverso un programma di **reinternalizzazione delle attività core** iniziando da quelle c.d. pregiate.

La stessa azienda RFI nel corso di una recente audizione presso le commissioni preposte di Camera e Senato ha riferito che oltre l'80% dei ritardi sul traffico AV (alta velocità) è causato da problematiche di natura tecnica come malfunzionamenti sulla rete, usura di cavi elettrici, centraline o treni in avaria mentre la restante parte è determinata da cause esogene al sistema ferroviario come maltempo, investimenti di persone o animali o altre cause di forza maggiore.

Questa analisi rappresenta a nostro avviso un evidente campanello d'allarme che non deve essere sottovalutato e che investe il tema del controllo e della manutenzione, sia della rete ferroviaria che del materiale rotabile che su essa circola, su cui occorrono decisioni chiare, urgenti e applicabili anche per ciò che riguarda lavoratrici e lavoratori coinvolti in queste attività.

Occorre una pianificazione molto accurata che preveda controlli regolari e azioni di prevenzione dei guasti per evitare nuovi blocchi e disservizi che penalizzano non solo viaggiatori e lavoratori, ma l'intero sistema dei trasporti.

Il **ricorso eccessivo alle esternalizzazioni e ad appalti e subappalti**, in tal senso, costituisce un **problema rilevante** che rende troppo diluita la catena delle responsabilità, meno valutabili le operazioni svolte e più critico il compito di controllo delle attività e del rispetto delle norme sulla sicurezza sul lavoro.

Le Organizzazioni sindacali firmatarie del Contratto collettivo nazionale applicato al settore hanno, peraltro, sottoscritto con RFI, ormai un anno fa, un importante **accordo di riorganizzazione della manutenzione** che prevede la riarticolazione dei turni di lavoro nella direzione della equa ripartizione dei carichi e del recupero psico-fisico, unitamente a internalizzazioni di attività, incremento degli organici, formazione continua, accrescimento e rafforzamento dei livelli di sicurezza, per consentire all'azienda di assolvere al meglio il compito che le compete in tema di organizzazione del lavoro ricercando, però, il **contemperamento tra maggiore capacità di presenziamento e migliori condizioni complessive** del lavoro stesso.

Riteniamo quindi che sia il gestore dell'infrastruttura che le imprese ferroviarie debbano attuare tutte le soluzioni che procedano in questa direzione senza alibi e senza esitazioni per consentire di svolgere con "serena rapidità" tutte le attività legate ai numerosi cantieri aperti sulla rete ferroviaria del nostro Paese, anche in attuazione dei progetti legati ai finanziamenti del PNRR, che non possono però rappresentare il solito alibi rispetto a criticità evidenti.

Insieme ai cittadini e ai lavoratori chiediamo una ferrovia efficiente e sicura, pronta ad intervenire velocemente per ristabilire il servizio in ogni casistica di guasto o inconveniente.

L'esposto recentemente presentato dal gruppo FSI, pubblicamente dichiarato, su possibili, generici sabotaggi alla rete, non meglio precisati e circostanziati, getta invece un'ombra preoccupante di sospetto diffuso che auspichiamo si chiarisca quanto prima, attraverso le indagini delle autorità preposte, specificando inequivocabilmente le circostanze su quanto ipotizzato senza che ciò possa costituire, però, un parafulmine rispetto a carenze generali ormai chiare.

Pur nella consapevolezza del livello elevato di congestione della rete ferroviaria, non ci convince totalmente l'ipotesi circolata di recente di riduzione del 15% del traffico ferroviario per attenuare la pressione generata dai circa 10.000 treni giornalieri, soprattutto se non si chiariscono programmi, tempistiche e modalità alternative in grado di garantire il soddisfacimento della domanda di mobilità dei cittadini e le garanzie rispetto alle ricadute economiche sui bilanci aziendali. Meno treni in circolazione significa, banalmente, minori ricavi per l'azienda e il rischio di conseguenze negative anche su lavoratrici e lavoratori, in una fase di rinnovo contrattuale molto importante e delicata che deve produrre miglioramenti normativi e retributivi per tutto il personale interessato dal campo di applicazione del contratto stesso, o addirittura eventuali esuberi di personale.

Non vorremmo che la somma degli inconvenienti degli ultimi mesi possa poi diventare elemento di consolidamento del modello che punta alla privatizzazione di un asset nazionale fondamentale come la rete ferroviaria ma piuttosto incentivo e sprone ad intervenire sui nodi del sistema in una prospettiva di sviluppo, miglioramento e incremento del servizio ferroviario.

La soluzione è facilmente individuabile nell'ampliamento della rete con nuovi binari e nel potenziamento di quella esistente attraverso velocizzazione, elettrificazione, raddoppio delle linee a binario unico e isolamento della rete dell'alta velocità. Progetti, in alcuni casi già in programma (es. passante AV di Firenze) ma che ovviamente vanno ampliati con impegno di tempo, risorse, seria pianificazione e gestione attenta e condivisa delle criticità generali che una tale programma comporta.

Crediamo, in conclusione, che la Politica e il Governo e più in generale tutti gli *stakeholders* debbano porre in essere atti finalizzati esclusivamente alla salvaguardia e allo sviluppo del servizio ferroviario italiano, elemento imprescindibile per la crescita sociale ed economica e per il benessere complessivo del Paese.
