

## IX Commissione

### Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

#### Camera dei Deputati

### **Audizione informale sullo stato e le criticità del servizio e della rete ferroviari**

.....

#### Memorie della FAISA CISAL

Onorevoli membri della Commissione Trasporti,

grazie per questa importante opportunità di poter condividere il nostro contributo e le nostre riflessioni su un tema di cruciale rilevanza, per il nostro sistema di trasporto ferroviario e per il Paese intero.

Negli ultimi mesi, il nostro sistema ferroviario, motore di collegamento per milioni di cittadini, si trova al centro di disservizi che hanno generato un ampio malcontento sociale e un acceso dibattito pubblico. I dati parlano chiaro: da ottobre 2024 a oggi si è verificata una straordinaria ondata di ritardi e disservizi, da quanto dichiarato sembra, prevalentemente, legati a guasti accidentali. Un dato emblematico di questo arco temporale è quello che rappresenta un guasto al giorno, con punte drammatiche di 6 episodi in 5 giorni sull'Alta Velocità durante le ore di punta.

Questo quadro ha giustamente alimentato l'indignazione dei viaggiatori e una crescente preoccupazione per la sicurezza e l'efficienza del sistema. Certamente la dimensione sociale e politica di questa crisi non può essere sottovalutata.

Le dichiarazioni rilasciate dal Ministero e dal Gruppo FS aggiungono un ulteriore elemento di inquietudine. Sebbene i problemi appaiano collegati, ad anomalie tecniche, non si esclude, secondo i dichiaranti, la possibilità di azioni mirate a destabilizzare gli

asset aziendali. Questa ipotesi, se confermata, sarebbe gravissima e, certamente, necessita di indagini approfondite e, eventualmente, interventi decisi.

Confidiamo che tali verifiche siano poste in essere in modo rapido ed esaustivo, non solo per garantire la sicurezza e l'integrità del nostro sistema ferroviario, ma anche per restituire dignità e serenità alle lavoratrici e ai lavoratori del settore, che in questo momento subiscono le conseguenze di accuse e tensioni ingiustificate. Tuttavia, episodi come il cosiddetto "chiodo" evidenziano anche la necessità di potenziare i sistemi di controllo, che dovrebbero essere in grado di rilevare e mitigare tempestivamente eventuali anomalie, siano esse accidentali o dolose.

E' necessario, al fine di poter avere una visione complessiva di quanto sta accadendo, evidenziare come, a partire dal 2024, RFI abbia adottato un nuovo modello organizzativo della manutenzione, prevedendo la presenza in servizio delle squadre di lavoro manutentive durante tutto l'arco della giornata, diversamente da quando accadeva in precedenza dove il personale manutentivo svolgeva il proprio orario di lavoro prioritariamente in fasce orarie liberi da treni ed utilizzabili per l'attività manutentiva.

Il nuovo modello organizzativo della manutenzione ha, a parer nostro, originato almeno due problemi:

- presenza di un minor numero di personale negli orari in cui, lungo le linee, sono presenti interruzioni alla circolazione dei treni, necessarie alla manutenzione qualitativa all'infrastruttura e non solo alle attività complementare e di riparazione di guasti;
- RFI, con oltre 4000 assunzioni dal 2021 che rappresentano oltre il 40% del totale del personale, probabilmente, nella composizione delle squadre manutentive, non tiene in debito conto il know-how maturato e l'esperienza necessaria per le differenti lavorazioni e tipologie di impianti su cui vengono eseguiti gli interventi, bensì, a seguito della nuova organizzazione, semplicemente il turno della squadra predefinita. È del tutto evidente che tale tipologia di approccio comporterebbe una bassa qualità ed efficacia degli interventi manutentivi, riducendo la affidabilità e le performance dell'intera rete ferroviaria.

Detto questo è inoltre importante collocare questi problemi in un contesto più ampio. Secondo i dati forniti dal Governo, il tasso di puntualità attuale si attesta al **74%** per le Freccie, **82,6%** per gli Intercity e **88,9%** per i treni regionali. Le cause principali dei ritardi sono attribuite per circa il **34%** all'affidabilità dell'infrastruttura e per circa il **25%** al materiale rotabile.

Il Governo ha anche sottolineato che non ci troviamo di fronte a problemi cronici, ma a sfide legate a una fase di transizione, con un'intensificazione degli interventi per il potenziamento infrastrutturale e tecnologico, molti dei quali finanziati con i fondi del PNRR. Tuttavia, è evidente che i benefici di questi investimenti si vedranno solo nel medio periodo, mentre i disagi permarranno ancora per un po'.

RFI prevede un piano degli **investimenti** 2024-2033 per **124 miliardi di euro**, destinati a trasformare il sistema ferroviario, con l'obiettivo di potenziare l'Alta Velocità, migliorare le reti regionali e internazionali e ottimizzare i nodi ferroviari; questo scenario implica, inevitabilmente, un periodo di transizione caratterizzato da cantieri diffusi che, ad oggi, si registrano un massimo storico di cantieri aperti: 1200 in tutta Italia, di cui 700 per nuove opere e 500 per manutenzioni.

Non si capisce come, parallelamente, il Gruppo FS abbia annunciato un piano strategico per il 2025-2029 che punta ad un **aumento significativo dei viaggiatori**, passando dagli attuali **570 milioni annui** a oltre **670 milioni nei prossimi 5 anni**. Questo obiettivo sembra difficilmente conciliabile con l'esigenza di investimenti evidenziata da RFI; con un tale numero di cantieri aperti risulta evidente come sia compromessa già la normale capacità gestionale ed operativa, poco si comprende come sia possibile aumentare l'offerta di treni ai passeggeri, garantendo nel contempo sicurezza e puntualità.

L'Italia, con i suoi 164 collegamenti giornalieri tra Roma e Milano (8 treni all'ora nelle ore di punta), si distingue nel panorama europeo, superando tratte come Parigi-Lione (60 treni al giorno) o Berlino-Monaco (38 treni al giorno). Tuttavia, il nostro sistema è caratterizzato da una **contaminazione di servizi diversi**, soprattutto nei nodi urbani e quindi nelle grandi stazioni, come l'esempio di Roma Termini dove circolano circa 1000 treni al giorno, di cui 300 AV, 650 regionali e 50 di altre tipologie. Questa commistione è unica nel suo genere ed è causa di una congestione che, spesso, compromette regolarità e puntualità, soprattutto delle altre modalità di servizio che non siano l'alta velocità.

L'attenzione mediatica si sta concentrando sui ritardi e le inefficienze del sistema dell'alta velocità, parallelamente però esiste una **mobilità ferroviaria regionale**, dove i cittadini sono quotidianamente soggetti alle stesse difficoltà e disservizi dei servizi a mercato; nel sistema regionale, le società del Gruppo FS o nelle partecipate dallo stesso, stanno avanzando modelli di governance che evidenziano una certa rigidità organizzativa, in un'ottica eccessivamente centralizzata, che non conferisce il necessario valore alla rappresentanza ed alle esigenze territoriali.

Alla luce di tutto quanto sopra esposto, riteniamo utile suggerire alcuni interventi che, secondo noi, sarebbero utili a migliorare la gestione complessiva del sistema ferroviario:

- separazione tendenziale delle tipologie di servizi offerti, al fine di poter ottimizzare l'utilizzo delle stazioni e dei nodi urbani, introducendo soluzioni come passanti ferroviari utili a decongestionare il traffico sulla rete;
- rafforzare qualitativamente la manutenzione ordinaria e preventiva delle infrastrutture, attraverso la rivisitazione di modelli organizzativi interni che mettano al centro la qualità e la sicurezza delle lavorazioni stesse, riducendo nel contempo, il livello delle attività esternalizzate e, se necessario, implementando l'assunzione diretta di personale qualificato;
- proseguire con investimenti strategici nel medio-lungo periodo, possibilmente rispettando le tempistiche di consegna, per ridurre i disagi e migliorare l'efficienza complessiva.

Non possiamo trascurare i **punti di forza del nostro sistema ferroviario**, che rimane fondamentale per il sistema economico e sociale del nostro Paese, tuttavia, dobbiamo affrontare con determinazione e prospettiva le criticità di questa fase, evitando che la transizione infrastrutturale diventi una scusa per consentire inadempienze o inefficienze di altra natura.

Concludiamo con la convinzione che, attraverso scelte coraggiose e mirate, potremo garantire un futuro in cui la nostra rete ferroviaria sia non solo moderna ed efficiente, ma anche un modello di sostenibilità, innovazione e affidabilità a livello internazionale.

Grazie.