

Or.S.A.: RFI, riorganizzazione mette a rischio chiusura il 50% della rete ferroviaria del paese

Una riorganizzazione come quella che viene immaginata da RFI, alla vigilia delle gare per il trasporto regionale, produrrà per le cosiddette linee “secondarie” – dove gli interventi su guasto si dilatano sino a 3 ore e dove già si preannunciano chiusure mensili di intere tratte – una contrazione dell’offerta se non una variazione di strategia del sistema di mobilità regionale. Siamo alla vigilia di una riproposizione dei “rami secchi” dei primi anni ’90, linee che FS intendeva tagliare perché improduttive. Oggi il rischio reale è che lo facciano le Regioni che non possono certo pensare di garantire un adeguato servizio su linee che possono rimanere bloccate per ore, magari proprio nelle fasce pendolari o chiuse per settimane di manutenzione. Lo denuncia il sindacato Or.S.A. Ferrovie in un comunicato relativo alla riorganizzazione territoriale delle Direzioni Produzione illustrato dal RFI lo scorso 24 ottobre.

Il testo del comunicato:

In premessa, come ormai consueto, la Società ha inteso chiarire che il nuovo modello manutentivo e di gestione della rete ferroviaria, si conforma alle risorse disponibili dell’Impresa, evidenziando il netto ridimensionamento dei finanziamenti da Stato e le difficoltà delle Regioni a mantenere gli standard dei servizi al cittadino con il treno.

L’adeguamento del modello organizzativo e la sostenibilità delle azioni poggia su tre elementi: la segmentazione delle linee; il livello di disponibilità delle linee; le azioni manutentive coerenti con il traffico insistente sulle linee.

La segmentazione delle linee è suddivisa in cinque diverse tipologie: linee fino a 40 treni al giorno; linee da 40 a 100 treni giorno; linee con più di 100 treni giorno; nodi commerciali; linee AV/AC.

Il livello di disponibilità delle linee (in base alla valenza commerciale delle stesse) discrimina il grado di “attenzione” e quindi di investimento economico che il Gestore intende adottare.

L’insieme di questi fattori ed il traffico insistente sulle linee determinano la rimodulazione delle azioni manutentive, differenziandole sia nei tempi che nelle modalità di esecuzione.

Le cinque tipologie di linee vengono così differenziate anche nei tempi di ripristino della circolazione nei casi di inutilizzabilità della linea (guasti, eventi naturali, ect).

Per le linee con meno di 40 treni al giorno (8224 km su 16807 complessivi) i tempi di pronto intervento sono fissati a tre ore.

Per le linee da 40 a 100 treni al giorno (4235 km su 16807 complessivi) i tempi di pronto intervento sono fissati a due ore.

Per le linee con oltre 100 treni al giorno (2689 km su 16807 complessivi) i tempi di pronto intervento sono fissati a un’ora.

Per i nodi commerciali (?) (948 km su 16807 complessivi) i tempi di pronto intervento sono fissati a 30 minuti.

Per le linee AV/AC (711 km su 16807 complessivi) i tempi di pronto intervento sono fissati a meno di 30 minuti.

In pratica gli attuali standard di pronto intervento (1 ora) vengono confermati su 4348 km di linea rispetto i 16807 complessivi.

Secondo il progetto, sulle linee fino a 40 treni al giorno (che rappresentano il 49.5 per cento della rete) vengono eseguite le sole manutenzioni cicliche prioritarie, predisponendo un servizio di manutenzione periodale, in regime di sospensione della linea.

Per questa tipologia di linea vengono previsti servizi sostitutivi sia nei casi di guasto alla linea che nei periodi di sospensione del servizio per interventi di manutenzione programmata.

Per le attività manutentive necessarie alle linee con un traffico treni da 40 a 100 treni giorno viene confermata la manutenzione periodica cumulativa, anche in questo caso con consistenti periodi di interruzione del binario. Per queste linee non è chiaro se il servizio verrà comunque garantito e in quale proporzione.

Restano inalterati i servizi manutentivi e potenziati i servizi di pronto intervento sui Nodi Commerciali e le linee Alta Velocità e cioè le linee economicamente autofinanziate.

E' evidente che RFI, azienda di Stato, Gestore del patrimonio infrastrutturale ferroviario italiano, si sta adeguando al mercato.

E' altrettanto evidente che le azioni governative in merito alla liberalizzazione senza regole del trasporto su ferro non avevano solo finalità di aprire un segmento produttivo sino ad oggi soggetto a monopolio, ma quelle di ridurre il treno ad un mezzo per pochi eletti, avvantaggiando una concorrenza nella quale i privati operano solo sulle tratte dove si guadagna, lasciando alla collettività il costo del servizio sociale che, così concepito, diventa sempre più difficile garantire con le ristrettezze dei bilanci e dei finanziamenti.

Infatti, già oggi in varie Regioni d'Italia sono state chiuse linee ferroviarie regionali, sostituendo i servizi con l'autobus, più economico in termini di costo diretto ed ampiamente più "caro" per i cittadini e le collettività in termini sociali e ambientali.

In altri casi si è "limitati" a tagliare corse e servizi per studenti e pendolari senza altre soluzioni.

Per questi aspetti e più in generale per un progetto organizzativo senza capo né coda, svincolato da una qualsiasi logica di trasporto pubblico, l'Or.S.A. Ferrovie, al tavolo di trattativa, ha già comunicato l'indisponibilità a smantellare oltre la metà del sistema ferroviario italiano.

Chiediamo al Governo se è consapevole (e magari d'accordo) di ridurre un servizio sociale quale è il treno, ad una "Via Crucis" giornaliera per i cittadini.

Di tali iniziative l'OrSA interesserà le Commissioni di Camera e Senato e tutte le forze politiche perché riflettano sui guasti che causerà all'intero sistema dei trasporti un taglio di tali dimensioni alla capacità produttiva e di intervento dell'Impresa che gestisce le infrastrutture ferroviarie del paese..