MEMORIA – AUDIZIONE UIL-UILTRASPORTI

IX COMMISSIONE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 397, RECANTE "DOCUMENTO STRATEGICO PLURIENNALE DELLA MOBILITÀ FERROVIARIA DI PASSEGGERI E MERCI"

28 APRILE 2026

Si ringrazia la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati, per l'opportunità di intervenire nell'ambito del ciclo di audizioni informali avviato per l'esame dell'Atto del Governo n. 397, recante il "Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci".

Tale momento di confronto rappresenta un'occasione importante per contribuire, con osservazioni e proposte, all'approfondimento di un documento che assume un rilievo strategico per il futuro del sistema dei trasporti nel nostro Paese.

Il Documento Strategico Pluriennale della Mobilità ferroviaria (DSPM), infatti, costituisce un passaggio significativo nella definizione delle politiche nazionali di settore, delineando una visione di lungo periodo in cui la ferrovia viene individuata come asse portante della mobilità sostenibile, dello sviluppo della logistica e del rafforzamento della competitività del sistema produttivo.

Dal DSPM si evidenzia come il sistema ferroviario italiano, sia contraddistinto da una rete fortemente articolata sul territorio e da un elevato livello di elettrificazione, dotata di sistemi tecnologici di ultima generazione in materia di gestione della circolazione e sicurezza di esercizio.

Questa affermazione però non rappresenta in modo compiuto la realtà complessiva del paese. Infatti, nonostante gli ingenti investimenti già prodotti, si manifesta, in diverse regioni, un divario infrastrutturale che non riesce a produrre una risposta adeguata ad assicurare, anche attraverso altre modalità di trasporto un sistema di mobilità esigibile ed accessibile economicamente per tutte le persone. Nel testo viene definita una rete ben distribuita su varie tipologie di traffico ma che di fatto presenta ancora criticità infrastrutturali quali:

- divario modale rispetto alla media europea, in modo particolare nel trasporto merci; una capacità non sempre sufficiente sulle direttrici principali e i nodi urbani;
- un crescente peggioramento dell'indice di puntualità dei collegamenti, specie nelle fasce pendolari;
- un non ben definito progetto di rafforzamento dei collegamenti intermodali;
- un numero ancora elevato di Passaggi a Livello che rappresentano una causa di incidenti ferroviari. Criticità che potrebbero permanere visto la scadenza del PNRR a giugno 2026.

Dobbiamo altresì registrare, che da questa impostazione ambiziosa, emerge con chiarezza una criticità di fondo: il documento attribuisce un ruolo centrale alle infrastrutture, agli investimenti e alle tecnologie, ma lascia sullo sfondo la dimensione del lavoro, la qualità del lavoro, la sicurezza del e sul lavoro, che invece risultano a nostro avviso decisive per il funzionamento reale del servizio e del sistema ferroviario.

La UIL e la Uiltrasporti riconoscono gli elementi positivi del piano, a partire dagli investimenti ferroviari, dal perseguimento degli obiettivi di transizione ecologica, dallo sviluppo della logica multimodale e dall'attenzione alla sicurezza e alla resilienza delle infrastrutture.

Allo stesso tempo, però, non possono non rilevare come l'impianto complessivo resti fortemente orientato alla prospettiva ed alla programmazione esclusivamente sulla base di una logica tecnico-finanziaria, nella quale gli impatti sociali e organizzativi per l'utenza e per le lavoratrici e lavoratori risultano poco esplicitati e sostanzialmente non considerati e quindi non governati.

Per questa ragione è necessario affermare con chiarezza un principio: l'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria e l'efficacia della mobilità di cose e persone non può prescindere da una dimensione che assicuri strutture e servizi accessibili ed adeguati a tutta l'utenza e da una valorizzazione del lavoro, dalla sua stabilità, dalla sua salute e sicurezza in tutti i luoghi di lavoro e dalle necessarie tutele economiche e normative.

La manutenzione della rete, la sicurezza della circolazione, la qualità del servizio e la gestione delle emergenze sono direttamente correlate al lavoro umano e dunque alle attività espletate da lavoratrici e dai lavoratori del settore. Considerare il lavoro come un fattore implicito significa indebolire l'intero sistema ferroviario. Occorre quindi un cambio di paradigma, nel quale il lavoro venga riconosciuto come una vera e propria infrastruttura strategica.

Questa esigenza diventa ancora più evidente se si guarda alla trasformazione tecnologica delineata dal DSPM. La digitalizzazione dei processi, l'introduzione della manutenzione predittiva, l'uso di sistemi avanzati di controllo e l'automazione delle funzioni operative rappresentano elementi che modificheranno profondamente l'organizzazione del lavoro e il profilo delle professionalità richieste. Alcune mansioni tradizionali tenderanno a ridursi, mentre crescerà la domanda di competenze specifiche, tecniche e digitali. In questo contesto, la UIL e la Uiltrasporti ritengono indispensabile che questa transizione venga governata attraverso la contrattazione, garantendo il diritto alla formazione continua, a percorsi di riconversione professionale e alla piena tutela occupazionale. L'innovazione non può tradursi in perdita di lavoro o in peggioramento delle condizioni di lavoratrici e lavoratori.

Allo stesso modo, l'intensificazione degli investimenti, l'aumento dei cantieri e i vincoli temporali imposti dai programmi di finanziamento determinano una pressione crescente sull'organizzazione del lavoro. I tempi si comprimono, i carichi di lavoro aumentano e cresce il rischio che le esigenze produttive prevalgano sulla qualità del lavoro e sulla sicurezza. È quindi necessario introdurre strumenti di monitoraggio dei carichi di lavoro, rafforzare gli organici e garantire che la sicurezza resti un principio non negoziabile, separato da ogni logica di performance. La sicurezza non deve mai essere subordinata agli obiettivi di efficienza.

Un altro nodo rilevante riguarda l'estensione della filiera, legata allo sviluppo della logistica e dell'intermodalità. L'aumento degli appalti e dei subappalti rischia di produrre una frammentazione del lavoro, con differenze crescenti nelle condizioni contrattuali e salariali. In assenza di regole stringenti, si apre lo spazio per fenomeni di dumping e precarizzazione. Per questo è necessario intervenire per estendere le tutele lungo tutta la filiera, introducendo clausole sociali vincolanti e garantendo parità di diritti tra lavoratori diretti e indiretti. La competitività del sistema non può essere costruita solo sul costo del lavoro ma fondarsi anche sulla qualità del servizio ferroviario offerto e sul benessere di lavoratrici e lavoratori.

Il documento inoltre, a nostro avviso, non esplora sufficientemente i collegamenti ferroviari con il sud del Paese e l'ambito del trasporto regionale, che riguarda direttamente milioni di persone che utilizzano il treno per gli spostamenti quotidiani. Questo tema non può essere considerato marginale, perché riguarda la coesione sociale, l'accesso al lavoro e la qualità della vita nei territori. La UIL e la Uiltrasporti considerano necessario un approfondimento di analisi del trasporto regionale e un suo sviluppo attraverso investimenti mirati, miglioramento della qualità del servizio e rafforzamento del personale, anche con l'obiettivo di ridurre le disuguaglianze territoriali del Paese.

Il documento rimarca l'indirizzo politico all'apertura al mercato del servizio ferroviario passeggeri, in conformità ai Regolamenti UE, senza mai richiamare le necessarie regole e le condizioni comuni di lavoro, che ogni impresa assegnataria del servizio deve garantire e rispettare, quali ad esempio: la clausola sociale e la corretta e integrale applicazione per tutti gli operatori del contratto collettivo sottoscritto dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul territorio nazionale.

Infine, il modello di governance delineato dal DSPM introduce sistemi di monitoraggio e meccanismi di valutazione della performance che rafforzano la dimensione tecnica e centralizzata delle decisioni, ma non prevedono un coinvolgimento strutturato delle parti sociali. Questa è secondo noi una lacuna significativa. La UIL e la Uiltrasporti rivendicano un ruolo attivo nei processi di pianificazione, nella valutazione degli impatti occupazionali e nei sistemi di monitoraggio, perché le trasformazioni in atto riguardano direttamente il lavoro e non possono essere gestite in modo unilaterale.

In conclusione, il DSPM rappresenta una grande opportunità per la crescita del sistema ferroviario, ma il suo successo dipenderà dalla capacità di: assicurare un sistema di infrastrutture adeguato al paese e un servizio economico, qualitativo e sicuro per l'utenza, di integrare e rispettare pienamente la dimensione del lavoro, di governare in modo equo la transizione ecologica e tecnologica e di costruire un modello di sviluppo che coniughi efficienza, sostenibilità e diritti. Senza certezza e qualità di lavoro non esiste sviluppo sostenibile. Infine, evidenziamo che la UIL e la Uiltrasporti ritengono indispensabile promuovere, in tutte le sedi di confronto, un'azione che metta al centro le lavoratrici, i lavoratori e la qualità del lavoro come elementi fondamentali del futuro della mobilità ferroviaria.