

**MEMORIA FILT CGIL**  
**SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 397, RECANTE "DOCUMENTO STRATEGICO PLURIENNALE DELLA**  
**MOBILITÀ FERROVIARIA DI PASSEGGERI E MERCI"**  
**IX COMMISSIONE CAMERA DEI DEPUTATI - 28 APRILE 2026**

Si ringrazia la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati per l'opportunità di intervenire in merito al **Documento strategico pluriennale della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci**, che costituisce il riferimento per la programmazione nazionale del settore, recentemente esteso da 5 a 10 anni di validità. Risulta pertanto essenziale un confronto sul tema, ancor più alla luce della fase attuale, caratterizzata dall'esaurimento dei fondi del PNRR.

### **Il problema delle risorse**

Si rileva come la principale preoccupazione riguardi il tema delle **risorse**. Il Documento fa riferimento all'Aggiornamento 2025 del Contratto di Programma 2022-2026, nel quale si evidenzia un fabbisogno residuo pari a 168,1 miliardi di euro per il completamento del quadro programmatico, di cui 92 miliardi destinati alle direttrici di interesse nazionale. Tuttavia, non vengono indicate le modalità di reperimento di tali risorse. La conclusione del PNRR ha aperto una criticità strutturale, che investe anche la disponibilità di nuovi fondi europei, inclusi quelli per lo sviluppo e la coesione, necessari a sostenere un impegno finanziario di tale entità. Appare pertanto opportuno chiarire le modalità con cui si intende intervenire su questo aspetto, considerato che esso incide sulla copertura di una parte significativa del piano in esame.

La questione presenta carattere strutturale e riguarda la copertura finanziaria non solo dei nuovi progetti, necessari anche a colmare il divario del 28% rispetto alla media europea in termini di densità della rete rispetto alla popolazione, ma anche il completamento dei cantieri già avviati, nonché la sostenibilità economica e occupazionale del Gruppo FS.

Si evidenzia inoltre come la problematica riguardi anche le risorse a valere sul bilancio nazionale, rispetto alle quali si registra una carenza di almeno 5 miliardi di euro annui per i prossimi 10 anni, necessari a sostenere il Piano d'impresa di FS. A fronte dei finanziamenti del PNRR, sono stati programmati livelli di investimento pari a circa 10 miliardi annui per il prossimo decennio, sulla base dei quali il Gruppo FS ha definito un Piano d'impresa che include anche l'assunzione di circa 20.000 unità di personale, in parte già reclutate e in parte da assumere, oltre a un indotto stimato in circa 120.000 occupati.

Tuttavia, attraverso la Legge di Bilancio 2026 e il DL 156/2025 risultano stanziati soltanto 5,4 miliardi a copertura dell'ultima annualità del Contratto di Programma 2022-2026, mentre permane un fabbisogno di almeno 5 miliardi aggiuntivi, necessari per il completamento delle opere finanziate dal PNRR nei tempi previsti, per far fronte all'incremento dei costi energetici e operativi, incluse le cosiddette "riserve", nonché per il finanziamento dei nuovi progetti già previsti nel Piano d'impresa.

Tale situazione determina un quadro finanziario critico per il Gruppo FS, nel quale, a fronte di risultati di bilancio apparentemente positivi, emergono elementi di fragilità strutturale, tra cui una redditività contenuta,

una significativa esposizione a fattori esogeni, l'incidenza di ammortamenti e svalutazioni sul risultato operativo, una crescita sostenuta prevalentemente da risorse straordinarie come quelle del PNRR, un incremento rilevante dei costi operativi — anche legato all'aumento del personale — e difficoltà specifiche nel segmento del trasporto passeggeri domestico.

Il tema delle risorse assume quindi carattere prioritario, sia per il rilevante impatto occupazionale, sia per le possibili ricadute macroeconomiche, in considerazione del ruolo strategico del sistema ferroviario quale asse portante della politica industriale nazionale. Si sottolinea pertanto la necessità di risposte chiare e puntuali su tale aspetto, che incide direttamente sulle prospettive occupazionali di migliaia di lavoratori e lavoratrici.

Si evidenzia, infine, l'importanza che il controllo e la responsabilità in materia di finanziamento di un'infrastruttura strategica e di un servizio pubblico essenziale quale il trasporto ferroviario restino in capo al soggetto pubblico, in ragione delle implicazioni che esso comporta per la politica industriale del Paese, la coesione territoriale, la qualità dei servizi, nonché la tutela dell'occupazione e della sicurezza.

### **Gare Intercity e liberalizzazione del settore**

Si evidenzia come una logica di frammentazione e privatizzazione sia già emersa nelle recenti vicende relative alle gare **Intercity**, configurando un elemento dirimente anche rispetto al conseguimento degli obiettivi e dei progetti delineati nel Documento strategico.

Il processo di liberalizzazione si inserisce nel quadro del recepimento del Regolamento (UE) 2016/2338, che ha esteso il principio della procedura di gara ai servizi pubblici nel settore ferroviario, nonché tra le misure richieste dall'Unione europea per l'accesso ai fondi del PNRR. Tuttavia, si rileva come tale processo avrebbe potuto essere gestito con modalità differenti, tenendo conto della rilevanza strategica dei servizi a lunga percorrenza soggetti a obbligo di servizio pubblico, come peraltro riconosciuto dallo stesso Documento strategico.

In particolare, la messa a bando del servizio Intercity avrebbe potuto prevedere misure volte a preservare la qualità del servizio e del lavoro, tra cui:

- la previsione di un lotto unico, al fine di evitare la frammentazione del servizio, che potrebbe comprometterne la qualità, soprattutto in relazione agli obiettivi di coesione territoriale e valorizzazione del Mezzogiorno, incidendo sull'unitarietà del sistema ferroviario nazionale e generando criticità sotto il profilo del coordinamento operativo e della gestione della sicurezza;
- l'introduzione di clausole sociali cogenti e uniformi, finalizzate a garantire la piena salvaguardia occupazionale in caso di cambio gestore in tutti i segmenti (equipaggi, personale amministrativo, commerciale, manutenzione), l'obbligo di applicazione del CCNL di settore e del CCA del Gruppo FS, nonché standard omogenei in materia di sicurezza, formazione e certificazione, evitando fenomeni di dumping contrattuale;
- la tutela degli appalti, in considerazione della rilevanza dell'indotto del trasporto ferroviario, che coinvolge un numero significativo di lavoratrici e lavoratori.

Si ritiene che il rispetto del diritto europeo in materia di concorrenza e liberalizzazione dei servizi pubblici non sia incompatibile con l'introduzione di solide tutele sociali. Pur rilevando che il quadro normativo vigente,

anche alla luce delle disposizioni del decreto PNRR, prevede la suddivisione dei contratti di servizio in lotti contendibili secondo i criteri definiti dall’Autorità di regolazione dei trasporti, si auspica che, nella fase attuativa, si possa comunque orientare il processo secondo criteri che salvaguardino la qualità e l’unitarietà del servizio.

In tale prospettiva, si sottolinea l’importanza di un indirizzo chiaro da parte della Commissione, affinché la pianificazione pluriennale delle infrastrutture ferroviarie sia coerente con obiettivi espliciti in termini di qualità del servizio, evitando al contempo effetti regressivi sul piano sociale e industriale

### **Ulteriori questioni relative al Documento**

Si segnalano ulteriori profili contenuti nel Documento che presentano elementi di criticità e che rivestono particolare rilevanza.

1. **Gestione operativa dei cantieri** - Si rileva come l’elevato numero di cantieri previsto — pari a 1.250 attivi nel 2025 —, pur rappresentando un indicatore di sviluppo, configuri al contempo una significativa criticità gestionale, sia per il personale della manutenzione sia per quello di esercizio. Tale intensità determina inevitabili ripercussioni sulla disponibilità dell’infrastruttura e ha condotto all’adozione, da parte di RFI, di un modello organizzativo basato su turnazioni continuative 24 ore su 24, 7 giorni su 7, al fine di garantire la copertura delle attività manutentive e degli interventi connessi al PNRR. Tuttavia, la saturazione della rete e l’elevato carico operativo incidono in maniera rilevante sulle condizioni di lavoro e sul livello di stress del personale. In un contesto già segnato da gravi eventi, come la tragedia di Strage ferroviaria di Brandizzo, appare evidente come le risorse aggiuntive previste — pari a 100 milioni di euro per il presidio della rete — risultino insufficienti. Si evidenzia pertanto la necessità di un piano straordinario di assunzioni più consistente, anche alla luce della limitata entità delle risorse destinate al “Supporto manutenzione e internalizzazione” (0,3 miliardi), che includono anche investimenti in attrezzature.
2. **Meccanismi sanzionatori e impatti sulla sicurezza** - Si osserva come il Documento introduca meccanismi sanzionatori stringenti nei confronti del gestore dell’infrastruttura in caso di ritardi, con penali crescenti in relazione agli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati. Tale impostazione presenta il rischio di determinare una pressione eccessiva sulla produttività, con possibili effetti negativi sulla sicurezza del lavoro e sulla qualità dei processi manutentivi. Si evidenzia, in particolare, il rischio che tali dinamiche possano tradursi in un trasferimento delle criticità operative sulle imprese appaltatrici e sul personale, incentivando logiche orientate alla rapidità a scapito della sicurezza.
3. **Adeguamento agli standard tecnici e innovazione** - Si prende atto positivamente dell’attenzione riservata all’adeguamento agli standard tecnici europei, sia in relazione all’implementazione del sistema ERTMS, sia per quanto concerne l’allineamento del trasporto merci ai parametri TEN-T. Tali interventi risultano fondamentali anche ai fini del rafforzamento del trasporto ferroviario delle merci e della promozione di un riequilibrio modale dalla gomma al ferro. Analogamente, si valuta favorevolmente l’introduzione di strumenti innovativi quali la manutenzione predittiva e i digital twin. Tuttavia, si evidenziano due criticità: da un lato, la necessità di estendere tali innovazioni all’intero sistema infrastrutturale, evitando di concentrare gli investimenti esclusivamente sulle tratte più redditizie e aggravare così i divari territoriali; dall’altro, l’assenza di un adeguato piano di formazione continua per il personale, indispensabile per l’utilizzo efficace delle nuove tecnologie.



4. **Servizi di assistenza alle persone con disabilità (PRM)** - Si rileva, infine, come il Documento preveda una modifica nel sistema di finanziamento dei servizi di assistenza alle persone con disabilità (PRM), che non risultano più sostenuti da contribuzione pubblica diretta ma da un sistema di tariffazione a carico delle imprese ferroviarie. Tale scelta solleva preoccupazioni sia in merito alla reale disponibilità e qualità del servizio, sia rispetto alle condizioni contrattuali degli operatori impiegati in questo ambito particolarmente delicato. Si sottolinea pertanto l'esigenza di garantire adeguati livelli di finanziamento pubblico, al fine di assicurare standard elevati di accessibilità e tutela del lavoro.

Si conclude ringraziando per l'attenzione prestata, con l'auspicio che gli elementi emersi dalla prospettiva sindacale possano risultare utili ai fini della discussione. Si resta, in ogni caso, a disposizione per eventuali ulteriori approfondimenti.