

Spett.le

Autorità di Regolamentazione dei Trasporti.

pec@pec.autorita-trasporti.it

Pc **IX Commissione Camera dei Deputati**

commissione.trasporti@pec.camera.it

VIII Commissione Senato della Repubblica

comm08a@senato.it

ANSFISA

agenzia.sicurezza@ansf.it

Prot. 376/2026/F/AF/cm

Oggetto: osservazioni e rilievi FILT – CGIL delibera art. 49/2026 e relative criticità

In merito al documento di consultazione allegato alla Delibera ART n. 49/2026 recante:

“Revisione delle misure di regolazione sull’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie approvate con la delibera n. 70/2014”, la scrivente organizzazione sindacale, nell’ambito della consultazione avviata dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti, esprime **forte preoccupazione rispetto agli effetti industriali, occupazionali, organizzativi e di sicurezza potenzialmente derivanti dall’impianto regolatorio delineato** nella proposta di revisione delle misure sull’allocazione della capacità ferroviaria.

Pur prendendo atto dell’esigenza manifestata da codesta Autorità di garantire principi di accesso equo, trasparente e non discriminatorio all’infrastruttura ferroviaria nazionale, riteniamo necessario evidenziare come il sistema proposto rischi di produrre **alterazioni significative nel mercato ferroviario italiano, incidendo negativamente sulla stabilità industriale delle imprese, sulla qualità del lavoro, sulla sicurezza dell’esercizio ferroviario e sull’equilibrio complessivo del sistema della mobilità nazionale.**

Particolare criticità assumono le misure 8 e 9, relative ai limiti di capacità assegnabile in sede di Accordo Quadro e di allocazione annuale. La previsione secondo cui, in sede di allocazione di capacità quadro, ad ogni richiedente possa essere assegnata una quota non superiore al 20% della capacità commerciale disponibile per tratta ferroviaria e fascia oraria, unitamente al limite complessivo del 70% allocabile tramite Accordi Quadro e del 50% per le reti regionali, determina una **significativa compressione della possibilità di programmare nel medio-lungo periodo gli assetti industriali delle imprese ferroviarie.**

Nel settore dell'Alta Velocità ciò introduce evidenti elementi di instabilità. **Le imprese ferroviarie, non disponendo di un adeguato livello di capacità stabilizzata in orizzonte pluriennale, rischiano infatti di non poter pianificare correttamente investimenti, approvvigionamenti di materiale rotabile, organizzazione dei turni, percorsi formativi e dimensionamento degli organici.** Il fatto che una quota rilevante della capacità venga resa disponibile soltanto attraverso allocazioni annuali, per loro natura temporanee e modificabili, può inoltre incentivare modelli organizzativi sempre più flessibili, con maggiore ricorso a contratti a tempo determinato, somministrazione di lavoro e appalti esterni.

Tale fenomeno, già presente in alcuni segmenti accessori quali pulizie e ristorazione ferroviaria, rischia progressivamente di estendersi anche a professionalità ad elevato contenuto specialistico direttamente connesse alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, quali macchinisti, capitreño, operatori della manutenzione e personale tecnico specialistico.

Il settore ferroviario italiano ha costruito nel tempo i propri standard di sicurezza e affidabilità attraverso elevati livelli di professionalizzazione, formazione continua ed esperienza operativa. Una regolazione che introduca elementi strutturali di incertezza rischia di indebolire progressivamente tale patrimonio professionale, **favorendo modelli di gestione orientati prevalentemente alla riduzione del costo del lavoro e all'utilizzo intensivo degli asset disponibili.** A ciò si aggiunge il rischio di una compressione dei tempi manutentivi e dei margini organizzativi, in un settore nel quale la **sicurezza non può essere subordinata a logiche di breve periodo o esclusivamente economiche.**

Occorre inoltre evidenziare le **possibili ricadute occupazionali** derivanti dall'applicazione delle nuove soglie di capacità anche agli Accordi Quadro già in essere attraverso clausole di retrocessione.

Tale previsione rischia di determinare effetti particolarmente rilevanti nei confronti delle imprese che oggi garantiscono la maggior parte dell'offerta ferroviaria nazionale. A titolo puramente esemplificativo, in **Trenitalia**, l'attuale assetto di mercato vede quote significativamente superiori rispetto ai limiti prospettati sia nel segmento Alta Velocità sia, soprattutto, nei servizi regionali e Intercity, dove su numerose direttrici l'operatore storico assicura quote prossime alla totalità dell'offerta. **Un ridimensionamento repentino della capacità programmabile potrebbe pertanto tradursi in** rilevanti processi di riorganizzazione industriale, con inevitabili impatti sugli organici di macchinisti, capitreño, manutentori, personale di staff e lavoratori dell'indotto, aprendo scenari di utilizzo di ammortizzatori sociali e di significativa **instabilità occupazionale.**

Ulteriore elemento di criticità riguarda l'assenza, nel mercato ferroviario liberalizzato, di una disciplina contrattuale realmente uniforme e cogente. A differenza di altri settori strategici, il mercato ferroviario continua infatti a registrare l'applicazione di contratti collettivi differenti e spesso non coerenti con le specificità operative e professionali del settore ferroviario. Già oggi, soprattutto nel comparto merci e negli appalti ferroviari, si registrano applicazioni del contratto del trasporto pubblico locale, della logistica o di altri contratti economicamente meno onerosi.

In assenza di adeguati strumenti regolatori e sociali, l'ulteriore apertura competitiva derivante dal nuovo sistema di allocazione rischia di **incentivare dinamiche di dumping contrattuale e salariale, con concorrenza costruita prevalentemente sulla riduzione del costo del lavoro** piuttosto che sulla qualità del servizio, sugli investimenti e sull'innovazione industriale.

Ulteriori perplessità emergono dai criteri di priorità individuati per la risoluzione dei conflitti tra richieste di capacità, che valorizzano prevalentemente indicatori quantitativi e commerciali quali il volume di passeggeri/chilometro trasportati, l'apertura di nuove relazioni commerciali, il massimo sfruttamento della capacità infrastrutturale disponibile e l'inserimento delle tracce all'interno di servizi cadenzati ad elevata frequenza giornaliera. Pur muovendosi nel quadro degli obiettivi europei di apertura del

mercato, tali criteri rischiano di favorire una progressiva concentrazione dell'offerta sulle sole direttrici economicamente più profittevoli.

In particolare, il criterio premiale riferito al cadenzamento dei servizi rischia di incentivare modelli di esercizio caratterizzati da elevata saturazione dell'infrastruttura e degli asset produttivi, favorendo gli operatori in grado di concentrare un numero elevato di frequenze sulle direttrici a maggiore redditività commerciale. Tale impostazione rischia di alterare gli equilibri sia sul piano trasportistico, **penalizzando collegamenti non cadenzati ma strategici per la coesione territoriale e l'accessibilità di numerose aree del Paese, sia sul piano industriale e occupazionale, incentivando modelli organizzativi orientati alla massimizzazione dell'utilizzo del personale e del materiale rotabile.**

Occorre inoltre evidenziare come i nuovi criteri di allocazione e priorità della capacità rischino di determinare uno **squilibrio competitivo tra operatori già presenti sul mercato e nuovi entranti.** Le imprese ferroviarie storicamente operanti nel settore hanno infatti effettuato negli anni rilevanti investimenti industriali, organizzativi e occupazionali sulla base di un quadro regolatorio differente, procedendo al dimensionamento degli organici, all'acquisizione del materiale rotabile, alla strutturazione degli impianti manutentivi e all'organizzazione dell'offerta commerciale secondo criteri e parametri precedentemente vigenti.

L'introduzione di nuovi criteri premiali riferiti, tra l'altro, al cadenzamento intensivo dei servizi e a specifiche caratteristiche dell'offerta rischia invece di favorire operatori che hanno la possibilità di programmare ex novo i propri investimenti industriali e l'acquisizione di materiale rotabile già ottimizzato rispetto ai nuovi requisiti regolatori introdotti. **Tale situazione potrebbe alterare gli equilibri competitivi del mercato ferroviario, penalizzando imprese che hanno già sostenuto rilevanti investimenti industriali, occupazionali e tecnologici in coerenza con le regole precedentemente vigenti.**

Va inoltre considerato come, allo stato delle conoscenze disponibili, non risultino adottate in altri Paesi europei misure regolatorie di allocazione della capacità ferroviaria con effetti così estesi e impattanti sugli assetti industriali, organizzativi e occupazionali delle imprese ferroviarie. Pur nel rispetto dei principi europei di apertura del mercato ferroviario, **le modalità applicative prospettate nel documento di consultazione appaiono eccedere, per intensità e pervasività degli effetti prodotti sul mercato, quanto strettamente necessario al perseguimento degli obiettivi previsti dalla normativa europea di riferimento.** Occorre inoltre considerare che il sistema ferroviario nazionale, ed in particolare il segmento Alta Velocità, richiede elevati livelli di interoperabilità e flessibilità operativa anche nelle situazioni degradate di esercizio.

Da quanto risulta la scrivente Organizzazione Sindacale, parte del materiale rotabile associato ai futuri ingressi nel mercato AV potrebbe presentare limitazioni di circolabilità su alcune linee convenzionali o tratte alternative alla rete Alta Velocità. Tale circostanza potrebbe assumere particolare rilievo in caso di guasti infrastrutturali, interruzioni di linea o deviazioni del traffico AV sulla rete convenzionale, incidendo non soltanto sulla regolarità dell'esercizio ma anche sulla **gestione delle emergenze e delle attività di assistenza e soccorso ai viaggiatori e al personale.**

La scrivente ritiene pertanto necessario che le future dinamiche concorrenziali tengano adeguatamente conto anche della compatibilità infrastrutturale del materiale rotabile e della capacità degli operatori di garantire continuità operativa sull'intera rete ferroviaria nazionale. Sul piano trasportistico e dell'interesse generale desta inoltre preoccupazione il rischio che il nuovo impianto regolatorio favorisca fenomeni di "cherry picking" delle tracce e dei mercati maggiormente profittevoli. **La regolazione proposta rischia infatti di incentivare la concentrazione dell'offerta ferroviaria sulle sole direttrici economicamente più remunerative, riducendo progressivamente i collegamenti meno redditizi ma strategici per la coesione territoriale e sociale del Paese.**

Nel comparto Alta Velocità ciò potrebbe determinare una polarizzazione quasi esclusiva sulle relazioni a maggiore redditività commerciale, come la direttrice Roma–Milano, con il progressivo indebolimento di collegamenti fondamentali verso altri territori del Paese, quali ad esempio Venezia, Bolzano o ulteriori direttrici a domanda meno intensa ma essenziali per garantire accessibilità e coesione territoriale.

Riteniamo pertanto che il principio del “massimo interesse sociale”, più volte richiamato nel documento di consultazione, debba essere interpretato non soltanto come apertura teorica del mercato, ma anche come tutela della continuità territoriale, dell’equilibrio industriale del sistema ferroviario, della qualità del lavoro e della sicurezza dell’esercizio.

Per tali ragioni, la scrivente Organizzazione Sindacale chiedono che l’Autorità:

- * rivaluti i limiti percentuali previsti dalle misure 8 e 9;
- * introduca meccanismi che garantiscano maggiore stabilità pluriennale della capacità assegnabile;
- * valuti preventivamente gli impatti occupazionali e industriali delle nuove misure;
- * introduca specifiche clausole di salvaguardia sociale e occupazionale;
- * promuova, nell’ambito del processo di liberalizzazione del mercato ferroviario, l’applicazione di una disciplina contrattuale unica di settore, idonea a prevenire fenomeni di dumping contrattuale e salariale;
- * assicuri che i meccanismi di allocazione della capacità non producano effetti distorsivi sulla coesione territoriale, sulla continuità operativa della rete e sull’universalità del servizio ferroviario nazionale.
- * assicuri che i livelli di sicurezza ferroviaria sia per la circolazione ferroviaria che per l’assistenza ai passeggeri, attualmente garantita dalla regolamentazione vigente, non sia ridotta con l’applicazione delle normative proposte.

Questa Organizzazione Sindacale ribadisce infine la necessità che ogni processo di evoluzione regolatoria del settore ferroviario venga accompagnato da un confronto strutturato con le parti sociali, tenendo conto non soltanto delle dinamiche concorrenziali del mercato, ma anche della sostenibilità sociale, occupazionale e industriale del sistema ferroviario italiano nel suo complesso.

Roma 28 maggio 2026