

Spett.le *Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)*
Direttore dell'Ufficio Accesso alle infrastrutture
ferroviarie e portuali
C/a Ing. Roberto Piazza

E.p.c. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ministero dell'Economia e delle Finanze
Commissione Trasporti Camera
Commissione Trasporti Senato

Prot. 378/2026/F/AF/cm

Oggetto: ***Revisione delle misure di regolazione approvate con la delibera n.70/2014***

In riferimento al comunicato diffuso dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in merito alla proposta di Delibera n. 49/2026, prendiamo atto delle precisazioni fornite da ART e condividiamo l'invito rivolto a tutti gli stakeholder a partecipare al procedimento di consultazione pubblica.

Tuttavia, proprio perché il confronto deve svilupparsi nelle sedi istituzionali e nel merito dei contenuti, riteniamo necessario sottoporre all'attenzione dell'Autorità e dei Ministeri in indirizzo alcune questioni che il comunicato non chiarisce e che restano al centro delle preoccupazioni espresse dalle Organizzazioni Sindacali e da numerosi stakeholder del Settore.

La Scrivente non contesta la necessità di garantire un accesso equo e trasparente e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria. Ciò che viene contestato è il modo con cui tale obiettivo viene perseguito, che appare, piuttosto, orientato ad indebolire l'assetto industriale e occupazionale del settore ferroviario italiano, a discapito di aziende, lavoratrici e lavoratori già operanti nel Settore.

Nel confronto documentale con i provvedimenti assunti da analoghe Autorità regolatorie di numerosi Paesi europei, non v'è alcun dubbio che l'impostazione assunta da ART travalichi largamente gli indirizzi UE, condizionando la stabilità del Settore sull'assunto, tutto da dimostrare, che gli interventi deliberati apportino generici benefici al mercato ferroviario.

Quanto contenuto nella Delibera appare piuttosto il frutto di un'interpretazione estensiva rispetto agli impegni comunitari in materia e sembra fare assurgere ART a soggetto/decisore politico rispetto alla gestione complessiva di un asset strategico del Paese anziché ad ente regolatorio funzionale all'applicazione della disciplina europea. Tale ruolo, tuttavia, non pare possa ricondursi alle prerogative assegnate ad un Ente regolatorio.

La Delibera 49 non si limita infatti a disciplinare i casi di saturazione della rete, ma introduce nuovi limiti quantitativi alla capacità assegnabile attraverso gli Accordi Quadro e nuovi criteri di ripartizione che, nel loro complesso, rischiano di incidere sugli equilibri industriali del settore, sugli investimenti già effettuati e sulla programmabilità di lungo periodo dei servizi ferroviari.

A titolo non esaustivo, l'Autorità afferma che il passaggio dall'85% al 70% della capacità destinabile agli Accordi Quadro rappresenta una semplice soglia tecnica, senza delineare gli effetti concreti di tale scelta sui servizi esistenti e sugli investimenti già programmati.

Riteniamo, tuttavia, che la risposta non possa essere affidata esclusivamente a valutazioni teoriche, ma che richieda una puntuale analisi degli impatti economici, industriali, occupazionali e di sistema.

Alle criticità sopra illustrate infatti si aggiungono rilevanti preoccupazioni sotto il versante del lavoro e dell'occupazione, che appaiono implicitamente espunti dalla valutazione degli effetti della misura proposta.

La riduzione della capacità assegnabile mediante Accordi Quadro e la contestuale introduzione di limiti quantitativi particolarmente restrittivi determinano infatti il passaggio da un modello fondato sulla programmazione pluriennale ad uno caratterizzato da una crescente incertezza circa i volumi produttivi futuri.

Tali elementi assumono una rilevanza decisiva in un settore ad alta intensità di capitale umano e caratterizzato da professionalità altamente specializzate, la cui formazione richiede tempi lunghi, investimenti significativi e continuità operativa.

L'incertezza sulla disponibilità futura delle tracce e sulla consistenza dell'offerta commerciale rischia inevitabilmente di tradursi in incertezza sul fabbisogno occupazionale, compromettendo la capacità delle imprese di programmare assunzioni stabili, percorsi professionali, attività formative e investimenti sulle competenze.

In particolare, il segmento dell'Alta Velocità appare esposto a conseguenze particolarmente rilevanti. Le imprese ferroviarie operanti nel segmento hanno realizzato negli anni importanti investimenti in materiale rotabile, strutture produttive, tecnologie e personale, dimensionando i propri organici sulla base di una prospettiva di crescita e stabilità del mercato. L'eventuale riduzione delle tracce disponibili o l'aleatorietà nella pianificazione della capacità potrebbero determinare un progressivo sottoutilizzo degli asset esistenti, con inevitabili riflessi sulla tenuta occupazionale diretta e indiretta dell'intero comparto.

Non può inoltre essere trascurato il rischio che la maggiore incertezza regolatoria finisca per favorire modelli organizzativi orientati alla massima flessibilità e alla riduzione del costo del lavoro, rallentando le assunzioni a tempo indeterminato, indebolendo le prospettive professionali dei lavoratori e trasferendo sul fattore lavoro gli effetti derivanti dall'instabilità del quadro regolatorio.

Le ricadute, ovviamente, non riguarderebbero esclusivamente i livelli occupazionali. In un settore nel quale la sicurezza dell'esercizio e la qualità del servizio dipendono in misura significativa dall'esperienza, dalla formazione continua e dalla stabilità delle professionalità impiegate, qualsiasi indebolimento della capacità delle imprese di programmare nel medio-lungo periodo rischia di produrre effetti negativi anche sul mantenimento degli standard operativi e sulla qualità complessiva del servizio offerto ai cittadini.

La Delibera, in conclusione, pare eccedere in modo significativo la portata del suo intervento e rischia di produrre effetti che vanno ben oltre la mera ed asserita regolazione dell'accesso equo alla rete ferroviaria.

Essa è suscettibile di incidere direttamente sugli equilibri industriali del settore in un settore strategico del Paese, sulla qualità del lavoro, sulla stabilità dell'occupazione, sulla capacità di investimento delle imprese e, in ultima analisi, sulla sicurezza e sull'affidabilità del sistema ferroviario

nazionale.

Solo per reciproca constatazione, vi rappresentiamo che l'esperienza europea dimostra che i principali Paesi che hanno aperto il mercato ferroviario alla concorrenza hanno adottato soluzioni differenti rispetto a quelle prospettate dalla Delibera 49, predisponendo interventi coerenti con il quadro europeo ma al contempo funzionali alla salvaguardia del sistema ferroviario di riferimento nazionale.

In Spagna, ad esempio, il caso più avanzato di liberalizzazione dell'Alta Velocità, l'apertura del mercato è stata accompagnata da accordi quadro pluriennali che hanno garantito all'operatore storico la disponibilità del principale pacchetto di capacità e agli altri operatori sul mercato adeguate garanzie di stabilità e sviluppo rispetto agli investimenti presenti e futuri, sia in termini di allocazione degli asset, sia in termini di dimensionamento degli organici.

In Francia e Germania non risultano introdotti limiti di pari impatto rispetto a quelli previsti dalla Delibera 49 nei confronti dei singoli operatori. Inoltre Nei Paesi Bassi, la rete principale è stata affidata in concessione all'operatore nazionale per garantire continuità e stabilità del sistema.

La questione centrale, pertanto, non è se favorire o meno la concorrenza. La questione è se la concorrenza debba essere governata attraverso criteri che tengano conto anche della sostenibilità industriale del sistema ferroviario, della qualità del servizio, della sicurezza dell'esercizio, della tutela dell'occupazione e della salvaguardia degli investimenti pubblici e privati già realizzati.

Particolare attenzione merita inoltre il tema dei servizi regionali e dei servizi svolti in regime di obbligo di servizio pubblico. Pur prendendo atto delle rassicurazioni fornite dall'Autorità, riteniamo che il rischio non sia rappresentato esclusivamente dalla disciplina attuale, ma dalla combinazione tra i nuovi criteri di allocazione della capacità, la crescente saturazione di alcune direttrici strategiche e l'ingresso di ulteriori operatori in un contesto infrastrutturale che continua a presentare evidenti limiti di capacità e che, ad esempio, rispetto al modello spagnolo, non può contare su margini di incremento del numero di tracce orarie sulla rete che, nel caso iberico sopracitato, ha in buona parte assorbito gli effetti della nuova regolamentazione per le imprese già operanti nel Paese.

Per tali ragioni, considerata la rilevanza pubblica della misura in discussione, riteniamo indispensabile che qualsiasi intervento regolatorio sia accompagnato da una valutazione preventiva e trasparente degli effetti sull'intero sistema ferroviario nazionale e, in tal senso, auspichiamo che, al termine della fase di consultazione prevista, si apra un adeguato confronto istituzionale di cui vi invitiamo a farVi parte attiva.

Ciò posto, la Scrivente si riserva di valutare ogni ulteriore iniziativa a tutela degli interessi collettivi rappresentati, qualora all'esito del procedimento regolatorio non risultino adeguatamente considerati gli effetti economici, industriali, occupazionali e di sistema derivanti dall'applicazione delle misure proposte.

Roma 18.06.26

Filt Cgil – Segreteria Dipartimento Mobilità
Il Segretario Nazionale
Amedeo D'aleccio

