

Segreterie Nazionali

Roma, 05 Maggio 2026

Prot. 356/2026/SU/AF/cm

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Alla cortese attenzione del Sig. Ministro

segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Oggetto: Affidamento dei servizi ferroviari Intercity

Egregio Sig. Ministro,

le scriventi Organizzazioni Sindacali FILT CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI, UGL Ferrovieri, FAST Confsal, ORSA Ferrovie, con riferimento al percorso avviato da codesto Ministero per l'affidamento dei servizi ferroviari passeggeri Intercity, ritengono necessario riconfermare la posizione netta già espressa con le precedenti comunicazioni e comunicati del 21 novembre 2025, del 27 febbraio 2026, del 10 marzo 2026 che, per memoria alleghiamo alla presente nota, nonché in occasione dell'audizione tenutasi presso codesto ministero il 10 marzo ultimo scorso. Il servizio Intercity rappresenta un'infrastruttura sociale e territoriale fondamentale, che garantisce coesione, accessibilità e diritto alla mobilità su scala nazionale, in particolare lungo direttrici non servite dall'Alta Velocità e nelle aree a domanda debole. La sua natura di servizio pubblico essenziale impone scelte coerenti con l'interesse generale del Paese e non subordinabili a logiche di frammentazione del mercato.

In tale quadro, le scriventi ritengono necessario precisare che il ricorso alla gara non può essere assunto come esito automatico o vincolato. Il Regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338, individua la gara come modalità ordinaria, ma consente agli Stati membri di valutare soluzioni diverse, incluso l'affidamento diretto o lotto unico come stabilito dal ART 48 del DL 50/2017, ove ciò risulti più coerente con le caratteristiche strutturali del servizio, della rete, della domanda servita e con gli obiettivi di qualità, efficienza e continuità territoriale.

L'Italia è stata il primo Paese europeo ad aver introdotto una concorrenza reale sia nell'ambito del segmento merci che in quello dell'Alta Velocità ma l'apertura del mercato non è, di per sé, garanzia di efficienza, sostenibilità o sviluppo ferroviario.

Nonostante i vari sforzi in fase negoziale, che ci hanno consentito, tramite la contrattazione, di limitare il dumping, ad oggi si percepisce ancora il disinteresse da parte del Governo nell'inserire una forte clausola contrattuale che preveda l'applicazione del CCNL Mobilità-Attività Ferroviarie del 16 aprile 2003, così come rinnovato il 22 maggio 2025, quale contratto di lavoro di riferimento per il settore ferroviario.

Tutto ciò premesso, trasporre meccanicamente tale logica al segmento Intercity, che per sua natura è strutturalmente diverso, rischia di produrre effetti opposti: frammentazione, inefficienza e indebolimento del sistema. Oltre che un potenziale degrado degli attuali standard di sicurezza.

Segreterie Nazionali

Il servizio Intercity e Intercity Notte non costituisce un mercato contendibile ordinario, ma un sistema nazionale integrato, nel quale tratte forti e tratte deboli, servizi diurni e notturni, manutenzione, materiale rotabile, presidi territoriali e gestione delle emergenze concorrono a un equilibrio unitario. Spezzare tale equilibrio in più affidamenti rischia di produrre maggiori costi di coordinamento, duplicazioni operative, indebolimento della manutenzione e riduzione della capacità di risposta nelle situazioni perturbate ed una copertura non capillare del territorio per assistere i viaggiatori.

In questo quadro, la proposta di suddivisione in più lotti e, in particolare, l'articolazione in tre lotti non equivalenti (Scenario D) appare gravemente criticabile e suscettibile di determinare:

- una rottura dell'unità industriale del servizio, con una consistente perdita delle economie di scala e delle sinergie operative;
- una riduzione della capacità di investimento, in particolare su materiale rotabile, manutenzione, Security e innovazione;
- una frammentazione del servizio con impatti negativi su integrazione, continuità e qualità percepita dall'utenza;
- un rischio concreto di dumping contrattuale e sociale, con effetti diretti su lavoratrici e lavoratori del settore.

Nella stessa nota Ministeriale sono peraltro preannunciate chiusure di impianti manutentivi rispetto alle quali, alle scriventi non risulta alcuna comunicazione, neanche informale, da parte di Trenitalia.

Tale scenario appare inoltre contraddittorio rispetto alla stessa natura del servizio pubblico universale, poiché tende a separare porzioni di rete con diversa redditività, diversa intensità manutentiva e diverso profilo di domanda. In tal modo si rischia di costruire lotti solo formalmente contendibili, ma sostanzialmente fragili, con possibile aumento del fabbisogno pubblico, rischio di gare deserte o offerte economicamente aggressive fondate sulla compressione dei costi del lavoro e dei presidi operativi.

Per tale ragione, ogni eventuale procedura dovrà prevedere una clausola sociale pienamente esigibile, non limitata alla fase di subentro, ma valida per l'intera durata dell'affidamento, con obbligo di mantenimento dei livelli occupazionali e reddituali, delle sedi di lavoro, delle professionalità, delle abilitazioni, delle condizioni economiche e normative e della contrattazione collettiva applicata.

La clausola sociale dovrà includere anche il personale degli appalti funzionali al servizio, con particolare riferimento a pulizie, accompagnamento notte, assistenza, manutenzione e servizi indispensabili alla qualità dell'offerta.

Le scriventi ribadiscono la necessità di un intervento normativo che renda cogente, per tutte le imprese ferroviarie operanti sul territorio nazionale e per l'intera filiera degli appalti ferroviari, l'applicazione del CCNL Mobilità – Attività Ferroviarie, così come rinnovato il 22 maggio 2025, quale contratto di riferimento del settore.

La concorrenza, ove prevista, non può svolgersi sul costo del lavoro, sulla compressione delle tutele o sulla discontinuità contrattuale, ma esclusivamente sulla qualità industriale, sull'efficienza organizzativa e sulla capacità di garantire servizio pubblico. Le scriventi ritengono inoltre che il Ministero debba valutare modelli alternativi di sostegno al servizio universale, anche intervenendo sui costi strutturali di accesso all'infrastruttura. In particolare, si chiede

Segreterie Nazionali

di approfondire la possibilità di destinare parte delle risorse oggi previste dal contratto di servizio a RFI, affinché i servizi Intercity e Intercity Notte possano beneficiare di una riduzione o neutralizzazione dei costi di traccia, secondo un modello trasparente, non discriminatorio e coerente con la disciplina europea sugli aiuti di Stato.

Tale soluzione consentirebbe di ridurre il costo industriale del servizio senza frammentare l'affidamento, preservando l'unità della rete Intercity e rafforzando il ruolo pubblico nella programmazione della mobilità nazionale.

Pertanto, le scriventi Organizzazioni Sindacali:

- ribadiscono, ancora una volta, la ferma contrarietà all'ipotesi di frammentazione del servizio Intercity nei termini prospettati dal MIT dopo i pareri dell'ART;
- richiedono la revisione dell'impostazione adottata, privilegiando un modello industriale unitario o a forte integrazione;
- riaffermano la necessità prevedere nel bando, in ogni caso, clausole sociali e contrattuali vincolanti e la totale tutela occupazionale e reddituale nonché il mantenimento di un sistema integrato e coordinato a livello nazionale.

Le scriventi OO.SS. chiedono pertanto l'immediata revisione della Relazione presentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 24 aprile 2026, con particolare riferimento all'ipotesi di suddivisione in tre distinti lotti, e l'apertura urgente di un confronto politico e tecnico prima di ogni ulteriore avanzamento della procedura.

Si chiede, in particolare, che il Ministero valuti formalmente:

- il mantenimento dell'unitarietà industriale del servizio;
- l'affidamento diretto motivato, ove più coerente con gli obiettivi di servizio pubblico;
- l'introduzione di misure strutturali sui costi di accesso alla rete;
- l'inserimento di clausole sociali e contrattuali vincolanti per tutta la durata dell'affidamento, ovvero la clausola sociale deve essere prevista in modo esplicito, vincolante e non derogabile, includendo:
 - l'obbligo di continuità occupazionale per tutto il personale coinvolto;
 - l'applicazione del **CCNL Mobilità – Attività Ferroviarie**;
 - l'applicazione del **Contratto aziendale del Gruppo FS** per l'intera durata dell'affidamento;
 - il mantenimento integrale dei diritti acquisiti, sia individuali che collettivi.
 - In assenza di risposte concrete e di una revisione dell'impostazione adottata, le

Organizzazioni Sindacali metteranno in campo tutte le iniziative necessarie, incluse manifestazioni pubbliche, a tutela delle lavoratrici, dei lavoratori, dell'utenza e dell'integrità del sistema ferroviario nazionale.

Distinti saluti,

FILIT CGIL S. Malorigio 	FIT CISL M. Mascia 	UILTrasporti M. Verzari 	UGL Ferrovieri E. Favetta 	FAST-Confsal P. Serbassi 	Orsa Ferrovie A. Pelle 
--	--	---	---	---	--

No alla frammentazione!

Gara Intercity: tutelare servizio pubblico, lavoro e coesione del Paese

Le Organizzazioni Sindacali FILT CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI, UGL Ferrovieri, FAST Confsal e ORSA Ferrovie, con una nota congiunta inviata in data odierna, stigmatizzano la Relazione presentata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 24 aprile 2026, ne chiedono l'immediata revisione, al fine di prevedere un bando di gara a lotto unico del servizio Intercity.

Tale Relazione prevede l'ipotesi di suddividere in più lotti di gara l'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza sottoposti a obblighi di servizio pubblico.

Per le Organizzazioni Sindacali, il ricorso alla gara e la frammentazione del servizio non possono essere presentati come un automatismo imposto dall'Europa. Il quadro normativo europeo consente allo Stato di valutare diverse soluzioni di affidamento, incluse modalità unitarie o fortemente integrate, quando queste risultino più coerenti con la continuità territoriale, la qualità del servizio e l'efficienza complessiva del sistema.

Le scriventi Organizzazioni Sindacali esprimono forte preoccupazione per la decisione del MIT, dopo le delibere dell'ART, di ignorare completamente le istanze avanzate dal Sindacato, formalizzate attraverso un contributo scritto presentato il 10 marzo u.s. nell'ambito della consultazione pubblica ministeriale, nonché già trasmesse con nota ufficiale ai Ministri competenti del MIT e MEF in data 27 febbraio 2026.

Tale atteggiamento risulta particolarmente grave in quanto non tiene minimamente conto delle ricadute occupazionali e contrattuali, nonché delle legittime preoccupazioni delle lavoratrici e dei lavoratori coinvolti, diretti e indiretti, per un futuro incerto.

Per i sindacati, si tratta di una scelta non neutra che rischia di compromettere un'infrastruttura essenziale per la coesione territoriale e il diritto alla mobilità, soprattutto nelle aree non servite dall'Alta Velocità. Applicare logiche di frammentazione a questo segmento — sottolineano i sindacati — produrrebbe inefficienze, perdita di economie di scala, minori investimenti e un peggioramento della qualità del servizio.

L'esperienza del trasporto ferroviario merci dimostra che la liberalizzazione, da sola, non garantisce automaticamente sviluppo ferroviario, riequilibrio modale o benefici ambientali: la moltiplicazione degli operatori non ha prodotto il passaggio strutturale atteso dalla gomma al ferro. Per questo, nel caso degli Intercity, sarebbe sbagliato confondere la contendibilità del mercato con l'interesse pubblico.

Forte agitazione anche sul fronte occupazionale: la divisione del servizio potrebbe favorire fenomeni di dumping contrattuale, già presenti nel settore, come dimostrano i molti casi di imprese ferroviarie merci e passeggeri operanti in Italia.

Segreterie Nazionali

Per le sigle sindacali, la concorrenza, ove prevista, non può svolgersi sul costo del lavoro. È necessario rendere cogente l'applicazione del CCNL Mobilità – Attività Ferroviarie per tutte le imprese ferroviarie e per l'intera filiera coinvolta nei servizi oggetto di affidamento.

Le organizzazioni evidenziano inoltre che il quadro normativo europeo e nazionale non impone la frammentazione, lasciando allo Stato ampi margini nella definizione dei modelli di affidamento dei servizi pubblici.

Le Organizzazioni Sindacali chiedono inoltre che il Ministero valuti soluzioni alternative alla frammentazione, anche attraverso misure strutturali sui costi di accesso all'infrastruttura. In particolare, va approfondita la possibilità di intervenire sui costi di traccia tramite RFI, secondo un modello trasparente, non discriminatorio e coerente con la disciplina europea, così da ridurre il costo industriale del servizio senza spezzare la rete Intercity.

Per questo, le sigle ribadiscono:

- la contrarietà alla suddivisione del servizio nei termini prospettati dal Mit;
- la necessità di un modello unitario o fortemente integrato;
- la richiesta di valutare formalmente anche l'affidamento diretto motivato e soluzioni alternative sui costi di accesso alla rete;
- l'introduzione di clausole sociali e contrattuali vincolanti per tutta la durata dell'affidamento;
- l'applicazione del CCNL Mobilità – Attività Ferroviarie come riferimento obbligatorio per tutte le imprese e per la filiera nonché, in caso di cambio di gestione del servizio, il mantenimento delle integrazioni salariali, del welfare e dei diritti acquisiti nel tempo dai lavoratori attraverso la contrattazione aziendale integrativa, per tutta la durata dell'affidamento.

In assenza di un'immediata revisione della Relazione del MIT, le Organizzazioni Sindacali metteranno in campo, nei prossimi giorni, tutte le iniziative necessarie, incluse manifestazioni pubbliche, a tutela dei lavoratori e dell'integrità del sistema ferroviario nazionale.

Roma, 5 maggio 2026

Le Segreterie Nazionali