

Segreteria Nazionali

Oggetto: Consultazione con le Organizzazioni Sindacali interessate e competenti dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza sottoposti a obblighi di servizio pubblico. Avvio consultazione.

Premessa

Come Organizzazioni Sindacali partecipiamo alla consultazione in qualità di portatori di interesse delle migliaia di lavoratrici e dei lavoratori del settore e, più in generale, a sostegno della tenuta sociale e industriale del Servizio Universale. Riteniamo che l'affidamento dei servizi Intercity e Intercity Notte, quale servizio strategico di mobilità nazionale e strumento di continuità territoriale, non può essere affrontato come mero adempimento tecnico. Le scelte su lotti, perimetro del servizio e disciplina del subentro incidono direttamente su occupazione, professionalità, organizzazione del lavoro, gestione delle situazioni di emergenza e qualità del servizio reso ai cittadini.

In coerenza con le posizioni già rappresentate unitariamente al MIT, anche con comunicazioni del 21 novembre 2025 e del 15 gennaio 2026, ribadiamo l'esigenza di una procedura di affidamento che preservi la coerenza industriale del servizio, eviti frammentazioni e assicuri una clausola sociale vincolante, chiara e non elusiva. La consultazione avviata dal MIT con Trenitalia e le Organizzazioni Sindacali è, quindi, un passaggio necessario e urgente, che deve tradursi in regole condivise negli atti di gara, frutto di un percorso di confronto strutturato e continuativo per la definizione della disciplina di affidamento.

Riteniamo inoltre opportuno rammentare che l'eventuale ricorso alla gara non rappresenta, di per sé, la soluzione che riteniamo ottimale nella gestione delle possibilità di affidamento concesse dalla normativa. La consultazione e il market test devono servire a individuare la soluzione più coerente con l'interesse pubblico e meno dannosa sul piano industriale e sociale, valutando anche misure alternative e opzioni di governo del servizio. In ogni scenario, la priorità resta la tenuta della rete Intercity, la qualità del servizio e la tutela del lavoro.

Con riferimento alla nota n. 1266 del 27.02.2026, e nel rispetto di quanto ivi richiesto, trasmettiamo le seguenti osservazioni a memoria.

1. Criteri oggettivi di imputazione del personale su più perimetri contrattuali

Prendiamo atto che Trenitalia ha dichiarato di aver redatto l'elenco del personale in coerenza con le indicazioni ART e con gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'ultimo esercizio disponibile (2024) e che, nei casi di impiego condiviso su più perimetri, la quantificazione è stata effettuata mediante driver oggettivi. In particolare, l'Azienda richiama l'utilizzo di turni e ore effettive di servizio per il personale operativo e degli incassi prodotti per il personale di natura commerciale.

Riteniamo positivo il riferimento a criteri oggettivi e tracciabili, in quanto funzionali a trasparenza e non discriminazione. Tuttavia, tali criteri devono essere definiti in modo puntuale e verificabile,

evitando formule meramente esemplificative. Chiediamo pertanto che venga resa disponibile una nota metodologica completa che indichi, per ciascun processo e profilo professionale, il driver adottato, la base dati utilizzata, la regola di allocazione e i controlli effettuati.

Segnaliamo inoltre un profilo di criticità: per le funzioni commerciali e di assistenza, il criterio degli incassi, se utilizzato in modo esclusivo, può non rappresentare un criterio oggettivo e può determinare effetti discriminatori. Per tali ambiti, occorre prevedere driver specifici e coerenti con l'attività svolta, basati su volumi e tempi di lavorazione, in modo da garantire una corretta imputazione e la piena tutelabilità del personale interessato.

Al fine di stabilire il corretto perimetro, dall'elenco del personale devono essere esclusi i lavoratori che effettuano servizi promiscui con prevalenza lavorativa in attività non ricomprese nel contratto di servizio.

2. Completezza e utilità del set informativo minimo nel disciplinare e nella data room

Prendiamo atto che, in caso di eventuale gara, il MIT prevede di rendere disponibile tramite disciplinare e data room l'elenco anonimizzato del personale, corredato dal set informativo minimo richiesto dalla regolazione applicabile, nel rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali.

In coerenza con quanto indicato nella Relazione illustrativa, il set minimo, a nostro parere, deve includere, oltre alle informazioni anagrafico - professionali e al trattamento economico annuo, anche elementi funzionali alla stima del fabbisogno e alla comparabilità e, ove applicabile, contenzioso economico potenzialmente trasferibile.

Alla luce dell'elenco trasmesso, segnaliamo profili di miglioramento:

- integrazione delle ore annue di servizio e di indicatori di impiego effettivo utili a stimare fabbisogni e coperture;
- esplicitazione della posizione e del parametro retributivo previsto da CCNL;
- previsione, nel rispetto della privacy, di riepiloghi aggregati per profilo e sede che consentano verifiche di coerenza e riducano il rischio di offerte fondate su basi incomplete.

Infine, considerato che la base informativa oggi disponibile è riferita al 2024 e che è previsto un possibile aggiornamento in ragione dell'introduzione di nuovo materiale rotabile nel 2026, chiediamo che la data room sia aggiornata con congruo anticipo, in particolare ai fini della clausola sociale, affinché il perimetro del personale trasferibile siano definiti in modo certo e non contestabile.

3. Ipotesi di lotti e riduzione o espansione del volume di produzione

Le scelte su lotti e perimetro del servizio non possono essere guidate solo da criteri di efficienza astratta o di massimizzazione della partecipazione, ma devono includere la sostenibilità sociale e industriale.

Come Organizzazioni Sindacali ribadiamo con fermezza la richiesta di prevedere nei bandi di gara un unico lotto comprensivo di tutte le attività ferroviarie Intercity e Intercity Notte. Tale posizione è stata già rappresentata unitariamente al MIT, tra l'altro, con comunicazioni del 21 novembre 2025 (prot. 252/25/SU/AF/ne) e del 15 gennaio 2026 (prot. 018/26/mg), nelle quali si chiedeva espressamente un lotto unico e l'inserimento di clausole sociali vincolanti a tutela di occupazione, formazione e qualità del servizio.

La scelta del lotto unico è, a nostro avviso, la più coerente con la natura di servizio di interesse nazionale e con l'esigenza di garantire continuità territoriale, qualità del servizio, sicurezza occupazionale e condizioni di lavoro non soggette a dumping.

Il lotto unico consente di:

- preservare gli effetti di rete e le economie di scala e di densità senza tradurli in frammentazione gestionale;
- assicurare un presidio industriale unitario nella gestione delle emergenze, della manutenzione, degli impianti e, più in generale, della qualità del servizio;
- ridurre la moltiplicazione di interfacce operative e responsabilità che, in ambito ferroviario, aumentano la complessità organizzativa e il rischio operativo complessivo;
- mantenere condizioni omogenee di esercizio, di qualità del servizio complessivo e di lavoro su un perimetro nazionale, evitando competizione al ribasso su lavoro e presidi operativi.
- mantenere una capacità operativa utile alla gestione e risoluzione, in favore dell'utenza, delle criticità di esercizio a causa della conformazione geografica e delle variabili interessanti la circolazione ferroviaria del nostro paese.

La frammentazione in più lotti espone i collegamenti meno redditizi a esiti prevedibili: gare deserte, crescita del fabbisogno di compensazione pubblica per renderli contendibili, oppure riduzione del perimetro e degli standard e della qualità di servizio, con impatti diretti sulla continuità territoriale e sulla garanzia occupazionale. Il lotto unico evita selezioni opportunistiche e rende trasparente ed economicamente sostenibile l'equilibrio complessivo del Servizio Universale.

Riteniamo pertanto che la “massima partecipazione” degli operatori non possa diventare un criterio prevalente quando produce perdita di coerenza industriale e compressione delle tutele, anche economiche. Nel trasporto ferroviario passeggeri, la frammentazione può generare inefficienze reali, aumentare le interfacce operative e rendere più complessa la catena delle responsabilità, con effetti su tutele del personale, formazione, una diminuzione della capacità manutentiva della flotta e gestione delle situazioni critiche ed emergenziali. Quando la frammentazione produce extra costi, inefficienze strutturali e perdita di controllo industriale, si è poi costretti a correzioni di rotta.

Nel settore ferroviario la gestione del servizio è strettamente connessa ai sistemi di gestione della sicurezza e alle procedure operative condivise tra imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura e presidi tecnici. Un'eccessiva frammentazione dell'esercizio può aumentare il numero di interfacce e modalità operative oltre che di responsabilità organizzative, con effetti sulla gestione coordinata delle situazioni di emergenza, sul presidio delle competenze operative e sulla continuità dei sistemi di sicurezza. Per tali ragioni, le scelte relative alla struttura dei lotti devono essere valutate non solo sotto il profilo della contendibilità del mercato, ma anche alla luce delle esigenze di stabilità operativa e di sicurezza del sistema ferroviario.

Quanto al volume di produzione, una sua riduzione risulterebbe incoerente con la finalità di continuità territoriale propria del Servizio Universale e non può in alcun caso tradursi in una leva di riduzione delle tutele o di ridimensionamento non governato dei presidi. Nel caso di espansione del volume, devono essere garantiti:

- adeguato dimensionamento degli organici e dei presidi;
- piani formativi e abilitativi coerenti con il servizio richiesto;
- regole che evitino di assorbire l'aumento di produzione tramite stress organizzativo.

A titolo esemplificativo, l'eventuale separazione in un lotto Intercity e un lotto Intercity Notte introdurrebbe una forte rigidità organizzativa nella gestione del personale. La specializzazione "di lotto" rischierebbe di concentrare l'impiego su prestazioni prevalentemente notturne, con ricadute su turnazioni, riposi e sostenibilità complessiva del sistema, richiedendo correttivi che di fatto annullano i presunti benefici della frammentazione.

Nella valutazione delle diverse opzioni di affidamento occorre inoltre considerare i finanziamenti pubblici previsti dal contratto vigente, che hanno permesso un significativo processo di rinnovamento del servizio Intercity, attraverso programmi di revamping del materiale rotabile, miglioramento degli standard qualitativi e rafforzamento dei presidi operativi.

Interrompere tale percorso attraverso un processo di gara rischierebbe disperdere investimenti già realizzati e/o di generare discontinuità industriali proprio nella fase in cui tali interventi stanno producendo effetti positivi sulla qualità del servizio.

Occorre invece consolidare e valorizzare gli investimenti già effettuati, evitando costi di transizione e garantendo continuità industriale al sistema.

4. Presidi contrattuali (penali e risoluzione) e meccanismi di monitoraggio dell'adempimento della clausola sociale

La clausola sociale, per essere credibile, deve essere accompagnata da presidi contrattuali ben definiti e non interpretabili e da un monitoraggio stabile lungo tutta l'esecuzione. Per questo chiediamo che nel disciplinare e nel contratto siano previsti obblighi verificabili sul perimetro del personale, sulle modalità e sui tempi di subentro e sul mantenimento delle condizioni economiche e normative, con un aggiornamento continuo fino alla data effettiva di subentro. Serve inoltre un tavolo periodico MIT, affidatario e Organizzazioni Sindacali, basato su un set informativo standard e aggregato (riassorbimenti per profilo e sede, scostamenti motivati, applicazione CCNL e secondo livello, formazione e abilitazioni), così da prevenire contenziosi e correzioni tardive. Infine, la clausola deve avere conseguenze: penali progressive e, in caso di violazioni gravi o reiterate o condotte elusive, fino alla risoluzione, estendendo coerenza e tracciabilità anche ai servizi in appalto indispensabili al servizio.

Al riguardo, si ritiene necessario chiarire in modo esplicito che la clausola sociale deve avere piena e continuativa efficacia per l'intera durata dell'affidamento del servizio, non potendo essere limitata alla sola fase di subentro o considerata un adempimento iniziale. Essa deve pertanto configurarsi come obbligo permanente e strutturale, vincolante per tutta la durata contrattuale, con riferimento sia al mantenimento dei livelli occupazionali sia alla salvaguardia dei trattamenti economici e normativi applicati. In assenza di tale previsione, si determinerebbe il rischio concreto di applicazioni parziali o temporanee della clausola, tali da svuotarne la portata sostanziale e compromettere gli obiettivi di tutela del lavoro e di stabilità occupazionale.

Il sistema di monitoraggio del contratto di servizio non può limitarsi alla verifica formale degli obblighi contrattuali, ma deve consentire una valutazione continuativa della qualità del servizio reso, del rispetto degli standard operativi e della corretta applicazione delle norme contrattuali e sociali anche attraverso un rafforzamento del ruolo dello Stato quale soggetto regolatore del servizio pubblico ferroviario.

In tale prospettiva, il rafforzamento dei sistemi di controllo rappresenta uno strumento essenziale non solo per garantire la qualità del servizio, ma anche per assicurare che eventuali processi di apertura del mercato non si traducano in riduzione degli standard di lavoro e sicurezza.

5. Indicazione di un eventuale contratto collettivo nazionale di lavoro – CCNL alternativo che garantisca la coerenza con il CCNL indicato nel rispetto alle tutele minime richieste e agli standard sociali applicabili

Riteniamo che, per un servizio di interesse nazionale come l'Intercity, la competizione debba riguardare qualità ed efficienza industriale, non il costo del lavoro. Per questo non riteniamo opportuno introdurre nei bandi la possibilità di un CCNL alternativo fondato su una generica “coerenza” o “equivalenza” rispetto alle tutele minime e agli standard sociali: è un concetto intrinsecamente indeterminato, difficile da verificare ex ante e potenzialmente foriero di dumping e contenzioso, soprattutto su inquadramenti, orario, riposi, indennità e istituti economici.

Con comunicazione sindacale unitaria del 24 maggio 2025, in relazione a misure su Intercity in ambito Decreto Infrastrutture, abbiamo già evidenziato che l'eventuale gara deve essere correttamente perimetrata entro un quadro di regole certe, con adeguata clausola sociale e contrattuale, e con vincolo di applicazione del CCNL e del contratto di secondo livello di settore, mutuando garanzie analoghe a quelle previste nel trasporto pubblico locale.

Il CCNL della Mobilità / Area contrattuale Attività Ferroviarie rappresenta oggi l'unico contratto collettivo specificamente costruito per disciplinare, in modo specifico, integrale e coerente, l'esercizio ferroviario passeggeri su rete nazionale, in un contesto caratterizzato da elevati standard tecnici, sistemi di sicurezza complessi e articolazione delle professionalità.

L'introduzione nei bandi di gara di formule generiche di “equivalenza contrattuale” potrebbe aprire spazi a interpretazioni discrezionali e generare fenomeni di dumping contrattuale, con effetti negativi sia sulle condizioni di lavoro sia sulla qualità e sicurezza del servizio.

Per tali ragioni, l'obbligo di applicazione del CCNL della Mobilità / Area Attività Ferroviarie deve essere considerato un elemento strutturale della disciplina di affidamento del servizio Intercity.

Chiediamo, pertanto, che gli atti di gara prevedano, in modo espresso, l'obbligo di applicazione del CCNL della Mobilità / Area contrattuale Attività Ferroviarie e il mantenimento della contrattazione di secondo livello applicata dal gestore uscente, quale standard minimo di continuità economica e normativa, vincolante per tutte le imprese che eserciranno i servizi oggetto di affidamento e per la relativa filiera. Ciò eviterebbe il dumping organizzativo e renderebbe la gara neutrale sul piano del lavoro, spostando la competizione sull'efficienza industriale e sulla qualità del servizio.

Chiediamo, altresì, che sia esplicitata la durata minima di mantenimento delle condizioni contrattuali in essere all'atto del subentro, in coerenza con il quadro normativo richiamato, fino a un eventuale successivo accordo tra l'impresa affidataria e le Organizzazioni Sindacali comparativamente più rappresentative, evitando interpretazioni riduttive che possano determinare una perdita di tutele nel primo anno di esecuzione.

La continuità dell'assetto contrattuale e organizzativo assume rilievo non solo sul piano sociale ed economico, ma anche ai fini della sicurezza dell'esercizio ferroviario. Il settore ferroviario è caratterizzato da un sistema altamente regolato, fondato su abilitazioni professionali, procedure operative codificate e sistemi di gestione della sicurezza. In tale contesto, l'organizzazione del lavoro, le norme di impiego, la disciplina delle turnazioni, i tempi di riposo e la loro collocazione, i percorsi

formativi rappresentano elementi che incidono direttamente sui presidi di sicurezza e sulla continuità operativa del servizio. Modifiche rilevanti e non governate di tali assetti nella fase di subentro potrebbero generare discontinuità organizzative e operative con possibili ricadute sulla gestione sicura del servizio. Per tali ragioni, il mantenimento dell'assetto contrattuale e organizzativo costituisce anche una misura di stabilità e presidio del sistema di sicurezza ferroviario.

6. Eventuali criticità applicative della clausola sociale riscontrate in precedenti procedure (benchmark), anche alla luce di pronunce giurisprudenziali sul punto

Particolare preoccupazione riguarda l'indotto e i servizi appaltati, componente essenziale della qualità del servizio e della continuità operativa. Parliamo di quasi 1.500 lavoratrici e lavoratori impiegati, in particolare, nelle attività di pulizia a bordo e di accompagnamento notte.

Su questo punto chiediamo che il MIT introduca negli atti di gara e nei relativi schemi contrattuali tutele di continuità anche per il personale dell'indotto, attraverso clausole sociali specifiche per gli appalti funzionali al servizio, con obbligo di riassorbimento in caso di cambio appaltatore e misure efficaci di contrasto al dumping retributivo e contrattuale.

Si chiede pertanto:

- una clausola sociale vincolante che garantisca continuità occupazionale e contrattuale del personale oggi impiegato sui servizi Intercity e Intercity Notte, salvaguardando diritti acquisiti, livelli retributivi e inquadramenti;
- un vincolo di affidamento e di disciplina coerente anche per le attività connesse e funzionali al servizio, e non solo per quelle strettamente operative di trasporto passeggeri (servizi commerciali e di assistenza, manutenzione rotabili e altri servizi indispensabili all'erogazione del servizio).

Segnaliamo inoltre un profilo che richiede una disciplina chiara: nei casi di trasferimenti autorizzati e non ancora perfezionati, o più in generale di variazioni intervenute tra la fotografia del dato e la data effettiva di subentro, l'anonimizzazione non consente di garantire la corretta inclusione del singolo lavoratore. Chiediamo quindi che il disciplinare ed il data room prevedano un meccanismo di riconciliazione delle posizioni fino alla data di subentro, con tracciamento delle variazioni e criteri oggettivi di imputazione.

Infine, considerato che i dati disponibili sono aggiornati al 2024, è necessario chiarire le ulteriori immissioni di personale intervenute successivamente, inclusi gli apprendisti, al fine di garantirne la tutela e la continuità occupazionale.

Parimenti, deve essere prevista una misura di salvaguardia per le posizioni che, per effetto del ridimensionamento del perimetro o di scelte organizzative, non rientrassero nel perimetro della clausola sociale, evitando che lavoratrici e lavoratori restino privi di garanzie nella fase di transizione.

Il riferimento, nella documentazione, all'obbligo di assorbimento "per quanto è possibile" richiede, a nostro avviso, una puntuale specificazione per evitare incertezze applicative. Chiediamo che tale formula sia tradotta in criteri oggettivi, individuando in modo tassativo le sole circostanze che possono rendere non praticabile l'assorbimento e prevedendo, in tali casi, obblighi di motivazione documentata, confronto con le Organizzazioni Sindacali e misure di salvaguardia per le lavoratrici e i lavoratori interessati. In assenza di tali presidi, la clausola sociale rischia di diventare non esigibile e di scaricare sul lavoro le conseguenze del subentro.

In tale quadro, si ritiene altresì necessario prevedere un esplicito divieto di ricorso al subappalto per le attività oggetto di affidamento, stabilendo che i servizi assegnati nell'ambito della procedura debbano essere svolti dall'impresa aggiudicataria, senza possibilità di affidamento a terzi. L'eventuale ricorso a forme di esternalizzazione, infatti, potrebbe compromettere l'effettività delle garanzie occupazionali e contrattuali, oltre a generare ulteriori criticità applicative e contenziosi.

7. Adeguatezza della disciplina rispetto alla specificità del Servizio Intercity

Riteniamo che la disciplina proposta debba essere calibrata sulla specificità del Servizio Intercity, che non è un servizio locale standardizzabile: è un servizio universale a valenza nazionale, con relazioni di lunga percorrenza e componenti peculiari come l'Intercity Notte, che richiedono continuità di competenze, abilitazioni, presidi operativi e coordinamento unitario lungo un perimetro ampio e interconnesso.

Per essere adeguata, la disciplina deve quindi garantire un assetto di affidamento coerente con gli effetti di rete, tutele di subentro effettivamente esigibili, continuità occupazionale e formativa, e un sistema di monitoraggio e sanzioni che impedisca che la competizione si traduca in riduzione degli standard di servizio o in compressione delle condizioni di lavoro, includendo anche i servizi funzionali e l'indotto, particolarmente rilevanti sul notturno.

La disciplina di affidamento deve garantire coerenza nell'assetto manutentivo e nei presidi tecnici. La separazione, anche solo funzionale, tra esercizio e manutenzione, o la moltiplicazione di interfacce industriali non adeguatamente governate o la frammentazione dei presidi manutentivi, può generare inefficienze, duplicazioni di costi e criticità nella gestione degli asset e nella catena delle responsabilità. Per questo l'adeguatezza della disciplina va valutata anche rispetto alla tenuta del sistema manutentivo, degli impianti e della filiera tecnica. In tale ottica, riteniamo necessario che l'intero affidamento sia strutturato con l'impresa affidataria, individuata come unico responsabile della manutenzione, con presidi tecnici e organizzativi coerenti lungo tutto il perimetro del servizio. La presente osservazione non è finalizzata a introdurre modelli di separazione patrimoniale o soggetti terzi dedicati alla gestione del materiale rotabile, ma a evitare frammentazioni che indeboliscano la governance industriale del servizio e scarichino complessità e rischi su qualità, tempi di ripristino e lavoro.

8. Eventuali miglioramenti ai criteri di imputazione del personale e alla struttura informativa del disciplinare/data room in caso di gara

Restano fermi i profili già evidenziati ai punti 1 e 2, che costituiscono, a nostro avviso, i miglioramenti prioritari per rendere replicabili i driver di imputazione e realmente valorizzabile la data room ai fini della predisposizione dell'offerta.

9. Profili critici o soluzioni alternative idonee a garantire parità di condizioni ed efficienza del servizio

Nel definire la disciplina di affidamento, riteniamo essenziale evitare l'assunto secondo cui la gara sia, in automatico, sinonimo di efficienza o miglioramento del servizio. La scelta dello strumento deve essere valutata ex ante sulla base dei risultati del market test e degli obiettivi di continuità territoriale, qualità e sostenibilità industriale. Qualora si proceda con gara, le regole devono prevenire selezione opportunistica, competizione al ribasso su lavoro e standard e spostamento dei rischi sul servizio.

In particolare, la manutenzione della flotta e la disponibilità degli impianti costituiscono un presupposto industriale del servizio Intercity. Un modello che separi rigidamente impresa ferroviaria

e manutenzione, o che lasci la manutenzione come variabile esterna non governata, aumenta le interfacce contrattuali e organizzative, riduce la prontezza di intervento e può tradursi in indisponibilità dei rotabili, soppressioni e peggioramento degli standard. Per questo chiediamo che la disciplina di gara affronti in modo esplicito il tema dei beni essenziali e del sistema manutentivo, al pari della clausola sociale.

10. Esigenze formative

Chiediamo che, già negli atti di gara e nella fase di subentro, sia previsto un piano formativo e abilitativo obbligatorio e tracciabile, coerente con il perimetro del servizio e con l'eventuale introduzione di nuovo materiale rotabile. La formazione deve essere considerata parte integrante del costo e dell'organizzazione del servizio e non può essere scaricata sul personale o compressa per esigenze di avvio. Occorre inoltre garantire continuità e riconoscimento dei percorsi formativi già svolti, tempi certi per l'aggiornamento e la riqualificazione e un monitoraggio periodico sullo stato delle abilitazioni, quale condizione per la qualità del servizio e per la tutela occupazionale, in linea con le norme attualmente in vigore.

Conclusioni

Le osservazioni che precedono sono formulate per contribuire a una disciplina di gara che garantisca continuità territoriale, qualità del servizio e tutela del lavoro. Chiediamo che le stesse siano recepite negli atti di gara e che il confronto con le Organizzazioni Sindacali prosegua in modo strutturato fino alla definizione del perimetro definitivo del personale e della clausola sociale, con condivisione tempestiva delle versioni aggiornate dell'elenco e della documentazione istruttoria.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, riteniamo necessario che il Ministero valuti con attenzione tutte le opzioni di affidamento consentite dal quadro normativo europeo che non impone in modo automatico il ricorso alla gara per l'affidamento dei servizi ferroviari sottoposti a obblighi di servizio pubblico. Il Regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338, prevede infatti la gara quale modalità ordinaria, ma consente esplicitamente agli Stati membri di ricorrere all'affidamento diretto qualora tale soluzione risulti più idonea a garantire qualità del servizio, efficienza del sistema e continuità territoriale.

Nel caso del servizio Intercity, caratterizzato da forte integrazione industriale, rilevanti investimenti pubblici e un elevato impatto sociale e territoriale la soluzione più idonea è quella capace di garantire continuità del servizio, valorizzazione degli investimenti e stabilità occupazionale.

Ciò non significa rinunciare ai principi di efficienza e trasparenza che devono caratterizzare la gestione dei servizi pubblici. Al contrario, anche un affidamento diretto può risultare pienamente coerente con tali principi qualora sia accompagnato da sistemi di monitoraggio stringenti, indicatori di performance verificabili e un rafforzamento del ruolo regolatorio dello Stato. Riteniamo conseguentemente necessario che il percorso di consultazione avviato dal Ministero non assuma come presupposto inevitabile il ricorso alla gara, ma valuti in modo comparativo anche l'opzione dell'affidamento diretto quale strumento potenzialmente più coerente con la natura del servizio Intercity.

Per queste ragioni reputiamo opportuno che il percorso avviato dal Ministero prosegua attraverso un confronto strutturato con le Organizzazioni Sindacali, al fine di individuare la soluzione più coerente con l'interesse pubblico e con la sostenibilità industriale e sociale del servizio ferroviario nazionale.

Infine, alla luce dei processi di liberalizzazione in atto, si ribadisce l'esigenza di un intervento legislativo volto a garantire l'adozione di un Contratto di settore unico e cogente per tutte le aziende di trasporto ferroviario e del relativo indotto; così da garantire agli operatori la continuità dei trattamenti economici e normativi maturati.

Roma, 10 marzo 2026

Le Segreterie Nazionali