

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