



Segreterie Nazionali

Roma, 21/11/2025

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Alla cortese attenzione del Sig. Ministro

Prot. n. 252/2025/SU/AF/ne

Oggetto: Gara per l'affidamento dei servizi ferroviari Intercity e regionali – Decreti ANSFISA e MIT del 2025 e Disposizione RFI n. 12/2025

Egregio Signor Ministro,

le scriventi Organizzazioni Sindacali intendono rappresentare le proprie osservazioni in merito all'attuale quadro normativo e regolatorio che disciplina le gare per l'affidamento dei servizi ferroviari Intercity e regionali, la cui applicazione è prevista a partire dal 2026.

Le recenti evoluzioni legislative – in particolare il Decreto ANSFISA del 9 settembre 2025, il Decreto MIT di modifica del DM 19/2011 e la Disposizione RFI n. 12 dell'11 agosto 2025 – delineano una fase di profonda trasformazione del sistema ferroviario nazionale, con potenziali e rilevanti impatti sulla sicurezza dell'esercizio, sulle condizioni di lavoro, sulla qualità del servizio e sulla tutela occupazionale.

Sebbene tali interventi si inseriscano nel percorso di recepimento del Regolamento e delle Direttive UE in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario, l'assenza di un quadro di garanzie sociali e contrattuali che accompagni questa transizione pone l'Italia in una situazione totalmente diversa – e di svantaggio – rispetto agli altri Paesi europei. In mancanza di tali tutele, il rischio concreto è che la liberalizzazione si traduca in una mera deregolamentazione del settore, con potenziali effetti negativi sulla sicurezza operativa e impatti distorsivi sul piano occupazionale e retributivo, che finirebbero per penalizzare le lavoratrici e i lavoratori del settore.

L'intenzione di codesto Ministero di bandire più gare per l'affidamento dei servizi Intercity e regionali – scelta non imposta dall'Unione europea, ma frutto di una disponibilità tutta italiana – comporterebbe, se attuata, una deleteria frammentazione dell'attuale rete di servizi integrati, con la coesistenza di più operatori soggetti a regimi contrattuali, formativi e di sicurezza non omogenei. Ciò determinerebbe un peggioramento della qualità del servizio offerto a clienti e utenti, con conseguenti ricadute negative sull'intera filiera. L'assenza di regole uniformi nella gestione del personale e nei percorsi di formazione professionale colpirebbe nuovamente le lavoratrici e i lavoratori del settore.

Per tali motivi, le scriventi OO.SS. ritengono imprescindibile:

- la previsione di un **unico lotto di gara**, comprensivo di tutte le attività connesse (trazione, accompagnamento, servizi commerciali, manutenzione, ecc.);
- l'introduzione di **clausole sociali obbligatorie**, atte a garantire la continuità occupazionale e contrattuale del personale coinvolto nei cambi di gestore, inclusi i lavoratori della manutenzione e dei servizi accessori di accompagnamento notte;
- l'applicazione del **CCNL Mobilità/Area Attività Ferroviarie** come riferimento inderogabile;
- la previsione di **verifiche preventive e periodiche** sulle condizioni di lavoro e di sicurezza applicate dagli operatori aggiudicatari.

Particolare allarme è suscitato dalla modifica del DM 19/2011, che ridefinisce le regole del pronto soccorso e apre alla possibilità di esercizio di treni affidati a un solo macchinista, senza agente di accompagnamento, sui treni merci – e potenzialmente, in futuro, anche su quelli passeggeri – a partire dal 25 ottobre 2025. Un simile assetto, se applicato senza adeguati presidi di sicurezza, rischia di indebolire il modello operativo attuale, fondato sulla presenza coordinata di macchinista e capotreno, figura essenziale per la gestione delle emergenze, del soccorso al personale e per la tutela dell'utenza.

Si evidenziano inoltre i contenuti della **Disposizione RFI n. 12 dell'11 agosto 2025**, che affida le attività di protezione dei PL inefficienti direttamente al personale dell'IF presente a bordo treno, esponendo tali lavoratori ai rischi legati alla circolazione stradale e alla discesa/salita dai veicoli ferroviari in luoghi non protetti e con condizioni ambientali critiche. A ciò si aggiunge l'attribuzione delle attività di scorta di coda dei mezzi d'opera a personale di imprese appaltatrici: una scelta che rappresenta un significativo arretramento rispetto ai principi sanciti dall'Accordo del 10 gennaio 2024, trasferendo funzioni di sicurezza a soggetti esterni, riducendo il presidio diretto del personale RFI e aprendo la strada a un progressivo abbassamento degli attuali standard di sicurezza. Tale impostazione risulta in evidente contrasto con gli impegni assunti per rafforzare la centralità della sicurezza in capo al personale che conosce infrastruttura e procedure aziendali.

Alla vigilia dell'apertura delle gare Intercity e regionali, il Sindacato ribadisce che la liberalizzazione **non può e non deve** tradursi in deregolamentazione.

Cogliamo l'occasione per sollecitare codesto Ministero a prevedere l'inserimento di **clausole sociali vincolanti** nei bandi di gara e l'applicazione, a tutte le imprese che esercitano attività ferroviaria nel nostro Paese, del **CCNL Mobilità – Attività Ferroviarie**, rinnovato in data 22 maggio 2025, affinché siano garantite sicurezza, occupazione e qualità del servizio.

Riteniamo infine che codesto Ministero non possa escludere le Parti Sociali da un processo che incide in modo diretto sull'organizzazione del lavoro e sulla sicurezza ferroviaria. Pertanto, chiediamo l'avvio di un confronto urgente sulle questioni esposte, nel rispetto delle consuetudini e delle prassi consolidate vigenti.

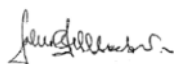
In attesa di essere convocate, porgiamo distinti saluti.

Segreterie Nazionali

FILT- CGIL
(Malorgio)



FIT -CISL
(Pellecchia)



UILTRASPORTI
(Verzari)



UGL Ferrovieri
E. Favetta



FAST
(Serbassi)



ORSA Trasporti
A. Pelle

