CONVEGNO FAST-CONFSAL

Intercity: la concorrenza strumento o obiettivo?

24 novembre 2026 · ore 14.30

Roma, ISMA – Istituti di Santa Maria in Aquiro
Sala Emanuele Crestini



RELAZIONE INTRODUTTIVA
di Valeria Mascoli

DOSSIER
a cura del Centro Studi
Fondazione SMA

Indice

Relazione introduttiva – Valeria Mascoli 3

Il servizio Intercity in Italia – Dossier del Centro Studi Fondazione SMA 5

Nota metodologica e data di aggiornamento 6

Sintesi 7

1. Quadro normativo 8
1.1 Il diritto europeo 8
1.2 Il diritto nazionale 8
1.3 I soggetti istituzionali 9
1.4 Contratto di servizio Intercity e contratti di programma RFI 9

2. Cronologia dei contratti di servizio 11
2.1 Fino al 2008: prima del contratto 2009-2014 11
2.2 Contratto 2009-2014 e proroghe 2015-2016 12
2.3 Contratto 2017-2026 e prolungamento al 2027 13
2.4 Il nuovo affidamento (dal 2028) 14

3. Offerta e domanda 15
3.1 Serie 2017-2024 15
3.2 Direttrici, passeggeri e Intercity Notte (2022-2024) 16
3.3 Variazioni di perimetro, alta velocità e Italo 17

4. Analisi critica 18
4.1 Serie storica dei finanziamenti 18
4.2 Qualità e puntualità 19
4.3 Materiale rotabile e PNRR 20
4.4 Personale e occupazione 20
4.5 Criticità e prospettive 21

5. Stato dell'arte e nuova gara Intercity 22
5.1 Situazione attuale 22
5.2 Cronologia della procedura 22
5.3 Gli scenari di lotto del MIT 23
5.4 Operatori, ART, ricorsi e atti parlamentari 23

6. Il lavoro nel servizio Intercity: contratti stabili, appalti e nuovo accordo interconfederale 25
6.1 Il personale diretto: contratti stabili 25
6.2 Gli appalti legati all'Intercity 28
6.3 Il nuovo accordo interconfederale e le possibili ricadute 32
6.4 Garanzie proposte 33

7. Le posizioni di FAST-Confsal 34
7.1 Cronologia delle prese di posizione 34
7.2 Confronto con i dati ufficiali 36
7.3 Osservazioni del Centro Studi Fondazione SMA 36

8. Conclusioni e spunti di analisi 38

Bibliografia e fonti 40

RELAZIONE INTRODUTTIVA

INTERCITY: LA CONCORRENZA STRUMENTO O OBIETTIVO?

Valeria Mascoli | 24 novembre 2026

> *"L'offerta futura del servizio Intercity nasce dall'integrazione tra infrastruttura in evoluzione, nuovo materiale rotabile e obiettivi di mobilità nazionale. In questo quadro, la coerenza tra domanda, capacità della rete e finalità di coesione territoriale, orienta il servizio verso un modello più affidabile, competitivo e capace di rispondere alle esigenze del Paese. L'orientamento è consolidare il ruolo dell'Intercity nel sistema ferroviario nazionale e cogliere appieno le opportunità offerte dagli investimenti infrastrutturali e dal rinnovo della flotta."*

Abbiamo deciso di aprire i lavori di questo nostro appuntamento riprendendo un passaggio della Relazione sui lotti di gara per così come elaborata dal MIT, anche, a seguito del lungo confronto svoltosi in seno alla Commissione Trasporti.

Lo abbiamo fatto perché ci troviamo in un momento fondamentale nel quale le scelte di oggi determineranno la capacità del paese di garantire il diritto alla mobilità dei cittadini, la coesione territoriale e sociale, ma anche le condizioni di lavoro delle lavoratrici e dei lavoratori diretti ed indiretti di questo comparto.

I dati degli ultimi anni ci dicono che, a partire dal rinnovo del Contratto di Servizio tra Trenitalia e lo Stato nel 2017, il servizio Intercity è cresciuto per offerta, domanda e qualità percepita dai viaggiatori, mentre puntualità e regolarità restano il fronte su cui migliorare. Il rinnovo, dopo anni di proroghe, ha garantito certezza di risorse ed una durata decennale utile a mettere in campo azioni ed investimenti per il miglioramento del servizio. Necessità queste che vengono espresse nella stessa misura tanto dalle imprese private che da quelle pubbliche. Utile al miglioramento del servizio viene poi indicata anche la condizione dell'infrastruttura che negli ultimi anni è stata oggetto di ingenti investimenti pubblici tra i quali quelli del PNRR che hanno, inoltre, permesso l'acquisto di nuovo materiale rotabile da dedicare a questo segmento.

Tutte queste azioni ci dimostrano che per migliorare sensibilmente un servizio pubblico sono prima di tutto le scelte della politica ad essere determinanti. La scelta di individuare un soggetto industriale - non vorremmo sembrare di parte ma un soggetto industriale che ha dimostrato di meritare la fiducia riconosciutagli – la scelta di investire risorse in infrastruttura e mezzi, è stata

tutta politica. La domanda che ci facciamo e che vi facciamo oggi: questa scelta che ha dimostrato sin qui di essere vincente ha davvero bisogno della concorrenza come ulteriore strumento di miglioramento?

Ma soprattutto questo servizio svolto oggi da uno stesso soggetto industriale ha bisogno, con l'obiettivo di non frenare la concorrenza, di una gara che debba necessariamente prevedersi su più lotti? Più lotti che permetterebbero probabilmente la possibilità per un altro o più soggetti industriali di poter esercire il servizio, ma l'obiettivo ultimo della politica – crediamo - non dovrebbe essere quello di dimostrare che il mercato funziona meglio del pubblico - a volte anche contro ogni evidenza - ma quello di garantire il servizio pubblico ai cittadini.

Riprendendo un altro passaggio della Relazione del MIT, infatti, si può senz'altro condividere che l'esecuzione del servizio da parte di un unico operatore consente di pianificare in modo integrato l'esercizio, la manutenzione, l'impiego del materiale rotabile – e del personale ci permettiamo di aggiungere - su tutta la rete, eliminando la duplicazione di costi fissi. Tutto quanto già oggi presente grazie al Contratto di Servizio.

Arrivando ad uno dei temi centrali per il sindacato, veniamo anche al tema lavoro. Il servizio Intercity conta sul lavoro quotidiano - su turni H24, 365 giorni all'anno - di ferroviere e ferrovieri di FS e di moltissimi lavoratori occupati negli appalti funzionali al sevizio: ristorazione, accompagnamento notte, pulizie e manutenzione.

La disgregazione di questo sistema, oltre alle ricadute di natura industriale ed organizzativa per l'operatore oggi affidatario del servizio e per le molteplici imprese presenti negli appalti, verrebbe ad avere un impatto importante anche sulla stabilità occupazionale e sul livello dei salari, che rischia come al solito di essere più pesante per i lavoratori più deboli della catena.

Sarebbe, quindi, da prevedere una clausola sociale forte ed articolata che riguardasse tutto il sistema Intercity, anche quello delle lavoratrici e dei lavoratori in appalto.

Non può esistere un modello *"più affidabile e competitivo"* – a nostro avviso - senza la piena tutela occupazionale e il riconoscimento delle condizioni già previste nel settore dal Contratto Collettivo delle Attività Ferroviarie e Contratto Aziendale FS.

La nostra proposta oggi è anche quella di poter immaginare di introdurre, tra gli indicatori utili a scegliere tra i diversi modelli industriali anche quello della stabilità occupazionale e del livello dei salari. Una sorta di misurazione tra le cosiddette *"esternalità negative"* anche di quella della condizione occupazionale e salariale delle lavoratrici e dei lavoratori coinvolti.

L'espulsione dal mondo del lavoro, l'abbassamento delle tutele e dei salari, il ricorso continuo agli ammortizzatori sociali e l'innalzamento della conflittualità che possono seguire la scelta di un determinato modello di trasporto piuttosto che un altro dovrebbero considerarsi – a nostro avviso - quali ricadute negative che impattano sul sistema paese tutto, in termini economici e sociali.

Su tutto questo vi invitiamo oggi a riflettere, discutere e confrontarci.

CENTRO STUDI FONDAZIONE SMA

IL SERVIZIO INTERCITY IN ITALIA

Intercity e Intercity Notte: il servizio ferroviario di media e lunga percorrenza in obbligo di servizio pubblico

Contratti di servizio, contratti di programma RFI, offerta, qualità, nuova gara, lavoro e appalti (2006-2026)

Studio della Fondazione SMA a supporto del convegno di FAST-Confsal del 24 novembre 2026

Studio chiuso al 14 novembre 2026

Nota metodologica e data di aggiornamento

Studio chiuso al 14 novembre 2026. Il dossier non considera eventi successivi. La pubblicazione del bando è stata verificata alla stessa data sulle pagine istituzionali del MIT e sulla documentazione TED disponibile.

Fonti dei dati. Per vincolo del committente tutti i dati quantitativi provengono solo da fonti ufficiali: MIT, MEF, ART, Corte dei conti, Gazzetta Ufficiale italiana ed europea (GUUE/TED), Normattiva, Camera e Senato, Commissione europea, documenti ufficiali del Gruppo FS (RFI, Trenitalia) e studi accademici. Nel testo principale giornali, blog e siti di settore non sono usati come fonte di dati. Fanno eccezione tre casi. Nel capitolo «Le posizioni di FAST-Confsal» le fonti sindacali e gli articoli de «La Voce – Trasporti e Diritti» sono ammesse perché documentano la linea di FAST-Confsal. Alcuni eventi sono noti solo da fonti di stampa: sono sempre indicati come «non verificati su atti ufficiali» e non sono usati come dati. Infine, le integrazioni richieste dal committente per i dati mancanti sono sempre marcate come «fonte non ufficiale» (vedi sotto).

Capitolo 6 (lavoro). Il capitolo sul lavoro considera solo il perimetro Intercity (Direzione Business Intercity / Direzione Operations Intercity di Trenitalia). Gli appalti sono ricostruiti dagli avvisi Trenitalia pubblicati in GUUE/TED. Il testo dell'ipotesi di accordo interconfederale è citato come documento a sé; il suo stato di firma è documentato solo dalla stampa ed è indicato come tale.

Rinvii alle fonti. I numeri tra parentesi quadre [n] rinviano alla Bibliografia, con link e data di ogni fonte. Se un dato non è stato trovato in una fonte ufficiale, il testo riporta **«dato non disponibile da fonte ufficiale»**. Le elaborazioni del Centro Studi Fondazione SMA (rapporti, variazioni percentuali) sono indicate come tali.

Integrazioni da fonti non ufficiali (aggiornamento del 14/11/2026). Su richiesta del committente, per i dati non disponibili da fonte ufficiale è stata svolta una ricerca supplementare in atti parlamentari, bilanci, studi, stampa specializzata e fonti sindacali. Quando la cifra proviene da una fonte non ufficiale, accanto alla dicitura «dato non disponibile da fonte ufficiale» è riportata tra parentesi la fonte e quanto risulta, nella forma **(fonte non ufficiale: tipo di fonte, data: valore)**, con link in Bibliografia. Nella stessa ricerca alcuni dati prima mancanti sono stati trovati in fonti ufficiali (prospetti MIT 2009-2016, relazioni MIT al CIPE, bilanci FS, documenti ART, ANAC e Camera): in questi casi la dicitura è stata eliminata e la fonte ufficiale è citata normalmente.

Aggiornamento del 17/11/2026. Inseriti il personale diretto Intercity (2.938 persone, dati 2024), la clausola sociale prevista dal MIT e la stima non ufficiale degli addetti degli appalti (fonti [91]-[93]).

Avvertenze. (i) Gli importi sono riportati come negli atti. Per il contratto 2017-2026 sono al lordo dell'IVA al 10%. Per il 2009-2011 la fonte parlamentare non specifica il trattamento IVA. (ii) Le serie di treni-km del MIT differiscono tra la Relazione al CIPE (consuntivo contrattuale) e la Relazione sui lotti (perimetro di produzione complessivo): per il 2024 sono 26,00 milioni nella prima e 26,55 milioni nella seconda. Le due serie non vanno mescolate. (iii) Gli indicatori di copertura e riempimento del 2014 (contabilità regolatoria) e del 2022-2024 (Relazione sui lotti) usano definizioni non necessariamente omogenee.

Sintesi

- L'Intercity e l'Intercity Notte (IC/ICN) sono il servizio ferroviario «universale» di media e lunga percorrenza. Lo Stato (MIT e MEF) lo finanzia con un contratto di servizio con Trenitalia, distinto dai contratti di programma con RFI (CdP-I e CdP-S), che finanziano la rete e non il servizio ai viaggiatori [1][5][9][25].
- Contratto 2009-2014: firmato solo il 9/06/2011 e prorogato per il 2015 e il 2016; dal 2012 vale 242,9 M€ l'anno. Contratto 2017-2026: 347,9 M€ nel 2017 e 365,9 M€ l'anno dal 2018, per 25,1 M treni-km; prolungato al 31/12/2027 con D.D. MIT n. 7 del 3/02/2026 [5][6][8].
- Dal 2017 al 2024 l'offerta sale da 24,3 a 26,0 M treni-km e la domanda da 3,99 a 4,34 miliardi di viaggiatori-km. La puntualità entro 30' scende però dal 95,8% al 92,4%, sotto obiettivo, e la regolarità dal 99,2% al 97,3%. La qualità percepita migliora nettamente [11].
- Nuova gara. L'avviso GUUE del 28/02/2025 prevede 15 anni, circa 25,1 M treni-km e circa 365 M€ l'anno; la rettifica del gennaio 2026 sposta l'avvio del servizio al 1/1/2028. Il MIT ha indicato prima tre lotti (aprile 2026), poi il lotto unico (luglio 2026, dopo il DL 107/2026). La L. 152/2026 di conversione ha ripristinato l'obbligo di «lotti appropriati e contendibili» [13][14][16][17][20][21].
- Al 14/11/2026 non risulta pubblicato alcun bando. Al market test nessun operatore ha manifestato un interesse concreto per servizi senza compensazione. Non risultano pareri ART pubblicati sulla configurazione dei lotti né ricorsi [15][18].
- Lavoro (cap. 6). Il personale Intercity, che fa capo alla Direzione Business Intercity / Direzione Operations Intercity di Trenitalia, applica il CCNL Mobilità/Area Attività Ferroviarie e il contratto aziendale FS [70]; secondo l'elenco trasmesso da Trenitalia al MIT conta 2.938 persone non dirigenti (dati 2024) [91][92]. Gli avvisi GUUE riferiti all'Intercity documentano appalti per circa 315 M€ di valori stimati 2025-2026, senza opzioni: accompagnamento sui treni notte (123,4 M€), manutenzione di 1° livello, micro-manutenzione e decoro, full service POP200 e servizi minori [56]-[60][63]. Nessun avviso indica gli addetti degli appalti (fonte non ufficiale: stima FAST-Confsal, novembre 2026: circa 1.500) [93] (fonte non ufficiale: memoria sindacale unitaria, 10/03/2026: quasi 1.500) [27].
- La manutenzione integrata di I e II livello dei 12 elettrotreni POP200 Intercity acquistati con il PNRR è affidata in full service al costruttore Alstom (112,1 M€) [59]. L'ipotesi di accordo interconfederale (TEM e TEC, anti-dumping, rappresentanza, revisione prezzi negli appalti) può incidere su gara e appalti, ma non è firmata in via definitiva [73] (fonte non ufficiale: Sky TG24/ANSA, 12/11/2026: ipotesi siglata il 12/11/2026, firma formale indicata dai sindacati per il 14/12/2026) [74].
- FAST-Confsal sostiene, insieme alle altre sigle: lotto unico nazionale IC+ICN, clausola sociale vincolante per tutta la durata, CCNL Mobilità/Area Attività Ferroviarie per personale diretto e appalti (cap. 7). Queste posizioni trovano riscontro nei documenti MIT di luglio 2026 e nel parere della IX Commissione, ma la norma vigente impone oggi la suddivisione in lotti. Il Centro Studi Fondazione SMA propone sette garanzie per il personale diretto e degli appalti (Tabella 14).

1 Quadro normativo

1.1 Il diritto europeo

Il riferimento è il **Regolamento (CE) n. 1370/2007**, modificato dal **Regolamento (UE) 2016/2338** («pilastro di mercato» del Quarto pacchetto ferroviario) [2]. Per l'Intercity contano soprattutto:

- **Artt. 2-bis e 3**: l'autorità competente definisce gli obblighi di servizio pubblico (OSP) e li compensa con un contratto di servizio.
- **Art. 4, par. 5-6**: l'autorità può imporre il trasferimento del personale già impiegato e il rispetto di standard sociali. È la base europea della clausola sociale.
- **Art. 5, par. 6**: aggiudicazione diretta dei contratti ferroviari. Ai sensi dell'art. 8, par. 2, lett. iii), questa facoltà **cessa dal 25 dicembre 2023**, come ricorda il D.D. MIT n. 7/2026 [8]. Restano solo le eccezioni dell'art. 5, par. 4-bis (prestazioni) e par. 5 (misure di emergenza, massimo due anni).
- **Art. 7, par. 2**: avviso di preinformazione in GUUE almeno un anno prima dell'avvio della procedura.
- **Comunicazione della Commissione 2023/C 222/01**: orientamenti interpretativi, richiamati dal MIT [8].

1.2 Il diritto nazionale

- **L. 166/2002, art. 38** (modificato dal DL 159/2007, art. 9, c. 2-bis): contratti di servizio di interesse nazionale stipulati dal MIT con il MEF, di durata non inferiore a cinque anni, previo parere CIPE (oggi CIPESS) [8][10].
- **L. 244/2007, art. 2, c. 253**: indagine conoscitiva sui servizi ferroviari «di utilità sociale», propedeutica ai nuovi contratti [6].
- **DL 201/2011, art. 37** (modificato dal DL 1/2012): istituisce l'ART, competente anche per gli schemi di bandi e contratti e per i criteri di definizione dei lotti [3].
- **D.Lgs. 112/2015**: accesso all'infrastruttura, contratti di programma con il gestore (art. 15) e Documento strategico della mobilità ferroviaria (DSPM) [8][23].
- **D.Lgs. 36/2023, art. 149, c. 3**: il Codice dei contratti pubblici **non si applica** ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia, come richiama la stessa Relazione MIT sui lotti [17]. Il punto è rilevante per la clausola sociale (§ 7.3). Il Codice si applica invece agli appalti di servizi che Trenitalia affida nei settori speciali, compresi gli artt. 11, 41, 57 e 60 (art. 141) [68] (§ 6.2.2).
- **D.Lgs. 201/2022, artt. 17, 30 e 31**: motivazione rafforzata e trasparenza negli affidamenti diretti o in house, richiamati dal parere della IX Commissione del 23/06/2026 [23].

- **DL 73/2025, art. 10, c. 1** (conv. L. 105/2025): attività propedeutiche all'affidamento del contratto Intercity [8].
- **L. 118/2022, art. 9-bis** (servizi Intercity). Il testo vigente su Normattiva dispone: «I contratti di servizio sono suddivisi in lotti appropriati e contendibili». Il DL 26 giugno 2026, n. 107 aveva previsto «uno o più lotti» e l'avvio della procedura entro il 31/12/2026. La L. 7 agosto 2026, n. 152 ha soppresso la modifica; Normattiva annota: «È stato ripristinato il testo già in vigore dal 21-4-2026». La L. 152/2026 ha anche aggiunto il comma 2-bis (dati sul materiale rotabile) e l'art. 9-quater (messa a disposizione del nuovo gestore del materiale di proprietà del MIT) [20][21]. L'art. 9-bis è stato introdotto dall'art. 22, c. 3 del DL 19 febbraio 2026, n. 19 [34], convertito dalla L. 20 aprile 2026, n. 50 (GU n. 91 del 20/04/2026, in vigore dal 21/04/2026) [33]. Lo stesso DL 19/2026 (art. 22) attribuisce all'ART il compito di esprimere pareri sull'individuazione della dimensione ottimale dei lotti nei contratti ferroviari [34].

1.3 I soggetti istituzionali

Tabella 1 – Soggetti e competenze

Soggetto	Ruolo nel servizio Intercity
MIT – DG Trasporto e infrastrutture ferroviarie	Autorità competente: definisce gli OSP, stipula e gestisce il contratto, controlla qualità e penali, cura la nuova procedura con Invitalia come centrale di committenza (convenzione n. 113 del 10/10/2025) [8][11]
MEF	Co-firmatario del contratto; i corrispettivi gravano sul bilancio dello Stato (cap. 1542 nel contratto 2017-2026) [5]
CIPE/CIPESS	Parere sui contratti (delibera 122/2009; delibera 111/2015); riceve la relazione annuale del MIT [5][6][11]
ART	Delibera 48/2017 (lotti), Delibera 16/2018 (condizioni minime di qualità), metodologie su compensazioni e WACC, consultazione sulle linee guida per gli affidamenti ferroviari (Delibera 101/2026) [3][4][26]
Corte dei conti	Registrazione di contratti e atti: atto ricognitivo il 21/09/2016, contratto 2017-2026 il 27/11/2017 [5][6]
Parlamento	Conversione dei decreti-legge, pareri delle Commissioni (IX Trasporti), audizioni [23]
RFI	CdP-I e CdP-S con il MIT; accordo quadro di capacità per l'Intercity firmato con il MIT il 14/04/2026 [17][25]

1.4 Contratto di servizio Intercity e contratti di programma RFI

Il **contratto di servizio Intercity** (Stato-Trenitalia) remunera la produzione del servizio in OSP: treni, personale, materiale rotabile, manutenzione e vendita. Il corrispettivo copre lo sbilancio tra costi e ricavi più un margine ragionevole (modello net cost). I **contratti di programma con RFI** finanziano invece l'infrastruttura. Il **CdP-Investimenti** copre opere, potenziamenti e tecnologie; il **CdP-Servizi** copre manutenzione, circolazione e sicurezza. L'aggiornamento 2025 del CdP-I 2022-2026 vale **2.811,90 M€ netti** (3.973,06 M€ di nuovi finanziamenti e 1.161,15 M€ di definanziamenti): è stato firmato l'11/12/2025 e registrato dalla Corte dei conti il 30/06/2026. Il terzo atto integrativo 2025 del CdP-S vale circa 2,1 miliardi [25].

Effetti sull'Intercity:

- **Capacità**: l'Intercity usa anche le tratte più trafficate (Milano-Bologna, Roma-Salerno), indicate dal MIT come punti di interferenza. L'accordo quadro MIT-RFI del 14/04/2026 garantisce capacità per 15 anni, fino a 26,8 M treni-km [17].
- **Puntualità**: i cantieri finanziati dal CdP-I e dal PNRR incidono sulla regolarità. La Relazione CIPE 2024 registra il calo senza quantificarne le cause [11].
- **Pedaggio**: entra nei costi del servizio. Nel 2024 la copertura dei costi operativi è del 78%, che scende al 65% includendo i costi di infrastruttura [17].
- **Nuove linee AV**: cambiano nel tempo il perimetro ottimale dell'Intercity (§ 3.3).

2

Cronologia dei contratti di servizio

2.1 Fino al 2008: prima del contratto 2009-2014

Prima del 2008 il contratto di servizio nazionale Stato-Trenitalia non comprendeva l'Intercity di giorno, che era gestito a mercato fino all'accordo MIT-Trenitalia del 14 marzo 2008 (vedi sotto). Il contratto copriva i servizi regionali nelle Regioni a statuto speciale, il **servizio viaggiatori notturno** (Espressi notte, treni hotel, treni auto al seguito) e le **agevolazioni tariffarie** per particolari categorie di viaggiatori. L'ultimo contratto formale è quello **2004-2005**: per ciascun anno prevedeva **143.575.018 €** (più IVA al 10%) per notturni e agevolazioni, su un totale di 361.778.058 € comprensivo dei servizi regionali nelle Regioni a statuto speciale. Sullo schema di contratto si è espresso il CIPE con la delibera 127/2005 [35]. Il contratto è proseguito nel 2006-2008 in base alla clausola di continuità [36][37]. Il DL 159/2007 (art. 9, c. 1) ha fissato in via definitiva, senza conguagli, le somme per il 2006 e il 2007 nella misura prevista dal bilancio dello Stato [38].

Nel 2008 è stato introdotto per la prima volta un «Servizio Universale» di media e lunga percorrenza (Intercity, Intercity Notte e treni assimilabili, esclusa la «rete forte»). Lo ha istituito l'accordo MIT-Trenitalia del 14 marzo 2008, con i 104 M€ stanziati dalla legge finanziaria 2008 (L. 244/2007, art. 2, c. 252). Il Governo lo ha definito una soluzione «ponte», con risorse «piuttosto sottodimensionate» [39]. Secondo la Corte dei conti il contratto per l'Intercity giorno è scaduto il 31/12/2008. Il servizio notte proseguiva «(soltanto) in funzione di una clausola di continuità del contratto 2004-2005». Per il 2009 le risorse disponibili erano circa 116 M€, a fronte di un valore del servizio di circa 279 M€ e di 35 M treni-km prodotti nel 2008 [36].

Tabella 2a – Corrispettivi statali per la media e lunga percorrenza prima del contratto 2009-2014

Anno	Perimetro	Importo	IVA	Fonte
2004 e 2005	Notte + agevolazioni tariffarie	143.575.018 €/anno	esclusa (IVA 10% riconosciuta in aggiunta)	[35] Camera, dossier sullo schema di contratto; delibera CIPE 127/2005
2006	Notte + agevolazioni (proroga)	110.423.000 € registrati; previsione iniziale cap. 1542: 172,3 M€	esclusa (ricavi di bilancio)	[37] Bilancio consolidato FS 2006; [35]
2007	Solo Espressi notte + agevolazioni	214,6 M€ stanziati (Trenitalia registra 188.632.000 €)	inclusa (dato MIT); esclusa (bilancio)	[40] Relazione MIT al CIPE 27/03/2008; [37] Bilancio consolidato FS 2007
2008	Notte + agevolazioni + Servizio Universale (Intercity e assimilabili)	260,5 M€ = 156,5 M€ (cap. MEF 1542) + 104 M€ (finanziaria 2008); Trenitalia registra 94.545.000 € (Servizio Universale) + 132.919.000 € (notte e agevolazioni)	inclusa (MIT); esclusa (bilancio)	[40]; [41] Bilancio Trenitalia 2008; [39]

Le fonti sono ufficiali (Camera dei deputati, Corte dei conti, Governo, bilanci FS/Trenitalia). La Relazione MIT al CIPE del 27/03/2008 [40] è un documento ministeriale, ma è disponibile solo in copia (trasmessa via fax dal MIT alle organizzazioni sindacali il 09/07/2008) sul sito FAST-Confsal. Elaborazione del Centro

Studi Fondazione SMA: per il 2008 i dati sono coerenti tra loro, perché 104 M€ / 1,1 = 94,545 M€, cioè il Servizio Universale registrato da Trenitalia al netto dell'IVA. Per il 2007 la differenza tra dato MIT (IVA inclusa) e dato di bilancio non è stata riconciliata.

Treni-km e perimetro per il 2006-2007: dato non disponibile da fonte ufficiale. Per il 2008 il bilancio Trenitalia indica, per il Servizio Universale contribuito, 35,6 M treni-km e 9,9 miliardi di viaggiatori-km. Per il 2009 riporta 33,1 M treni-km [41][42].

2.2 Contratto 2009-2014 e proroghe 2015-2016

Il contratto 2009-2014 fu firmato solo il **9 giugno 2011**, a servizio già in corso da oltre due anni [6][12]. La delibera CIPE n. 122 del 17/12/2009 espresse il parere e previde risorse aggiuntive per il 2009-2011 [6]. Nell'audizione alla Camera del 3/11/2011 sono indicate risorse di **239 M€ (2009), 252 M€ (2010) e 242 M€ (2011)** e un'offerta di **182 treni al giorno** [12]. L'atto ricognitivo del 2016 fissa **242.922.703 € annui** per il 2012-2014 e per il 2015-2016 [6]. La proroga per il **2015** avvenne con nota MIT n. 3156 del 17/12/2014, quella per il **2016** per legge (DL 185/2015, art. 10, c. 2-ter, conv. L. 9/2016). L'atto richiama anche lo spostamento di parte della domanda notturna verso il trasporto aereo low cost [6].

Tabella 2 – Scheda del contratto 2009-2014

Voce	Contratto 2009-2014 (+ proroghe 2015-2016)
Parti	MIT, MEF – Trenitalia S.p.A.
Firma / registrazione	Firma 9/06/2011; atto ricognitivo firmato nell'agosto 2016 e registrato dalla Corte dei conti il 21/09/2016 [6]
Durata	2009-2014; proroghe 2015 (nota MIT 3156/2014) e 2016 (DL 185/2015) [6]
Affidamento	Diretto
Corrispettivo annuo	2009: 239 M€; 2010: 252 M€; 2011: 242 M€ [12][43]; 2012-2016: 242.922.703 € [6]. Corrispettivo contabile al netto dell'IVA: 217,6 (2009), 230,0 (2010), 220,9 (2011), 220,0 (2012), 219,7 (2013), 220,6 (2014), 220,6 (2015), 220,5 M€ (2016) [7]. Elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA: gli importi 2009-2011 risultano quindi IVA inclusa
Treni-km	33,1 (2009), 30,4 (2010), 27,9 (2011), 23,0 (2012), 23,6 (2013), 23,5 (2014), 23,2 (2015), 23,3 M (2016) [7]
Perimetro	182 treni/giorno nel 2011 [12]; dettaglio per relazione: dato non disponibile da fonte ufficiale
Indicatori 2014	Corrispettivo contabile 220,6 M€; ricavi da traffico 287,2 M€; ricavi accessori 36,6 M€; costi totali 587,6 M€; 4.255 M vkm; riempimento 47,7%; 25,0 €/treno-km; copertura 55,1%; investimenti 71,7 M€ [7]
Qualità e penali	Previste; consuntivi annui nelle relazioni MIT al CIPE 2011-2016, pubblicate solo come scansione e non estratte: dato non disponibile in forma riepilogativa
Materiale rotabile	Consistenza annua: dato non disponibile da fonte ufficiale

Fonti: [6] atto ricognitivo 2016; [7] prospetti MIT di contabilità regolatoria 2009-2016; [12][43] Camera, audizioni del 12/07/2011 (Ragioneria generale dello Stato) e del 3/11/2011.

Tabella 2b – Indicatori del contratto 2009-2016

Anno	Treni-km (M)	Viaggiatori-km (M)	Riempimento	Copertura (tariffa+accessori)/ costi	Corrispettivo netto IVA (M€)
2009	33,1	8.591	48,7%	60,5%	217,6
2010	30,4	7.012	50,1%	53,8%	230,0
2011	27,9	6.077	52,2%	54,0%	220,9
2012	23,0	4.457	51,4%	51,5%	220,0
2013	23,6	4.309	49,4%	53,3%	219,7
2014	23,5	4.255	47,7%	55,1%	220,6
2015	23,2	4.017	48,2%	52,9%	220,6
2016	23,3	3.766	43,7%	50,7%	220,5

Fonte: [7] MIT, prospetti annuali degli indicatori di contabilità regolatoria 2009-2016 (corrispettivo al lordo di eventuali penali). Elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA: tra il 2009 e il 2012 i treni-km calano del 31% e i viaggiatori-km del 48%.

2.3 Contratto 2017-2026 e prolungamento al 2027

Il contratto fu preceduto dall'avviso GUUE del 24/12/2015 (S249), che indicava 60 mesi, 23,5 M treni-km e 242.922.703 € annui [5]. La versione definitiva fu firmata dall'AD di Trenitalia (10/07/2017), dal Ministro Delrio (12/07/2017) e dal Ministro Padoan (4/08/2017), e registrata dalla Corte dei conti il 27/11/2017 (n. 1-4550) [5]. Rispetto all'avviso cambiano tre elementi: durata **decennale (1/1/2017-31/12/2026)**, **25,1 M treni-km l'anno** e corrispettivo di **347.922.703 € (2017) e 365.922.703 € l'anno (2018-2026)**, IVA 10% inclusa (art. 9.1) [5]. Il MIT indicava allora un'offerta in crescita del 7% sul contratto precedente, con 118 collegamenti: 88 diurni e 20 notturni giornalieri, più 6 diurni e 4 notturni nel fine settimana [24].

- **Artt. 7.3-7.4**: coppie opzionali (Roma-Genova, Roma-Taranto) e tolleranza del ±1% sulla produzione [5].
- **Art. 7.7**: fino al 10% dei treni-km affidabile con procedure competitive, **con clausole sociali** [5].
- **Art. 12**: revisione del periodo 2022-2026 a partire da marzo 2020. Nell'incontro con la Commissione europea del giugno 2024 la revisione ha avuto «esiti avversi», confermati nel febbraio 2025; una nuova proposta è all'esame di ART e MEF [11].
- **Art. 14**: penali e bonus-malus. Per il 2023 le penali accertate sono **5.349.587,43 €**, di cui 3.012.833,82 € da bonus-malus, 1.202.000 € per 568 guasti alla climatizzazione e 33 all'illuminazione, 574.000 € per 280 eventi treno [11].
- **Art. 5.1 lett. j**: piano degli investimenti (PEF); un posto e una toilette per persone a ridotta mobilità su ogni IC Giorno [5].
- **Art. 6.2**: alla scadenza, su richiesta dei Ministeri almeno 12 mesi prima, prosecuzione «ai medesimi patti e condizioni» per non più di 24 mesi [8].

Prolungamento al 31/12/2027. MIT e MEF hanno chiesto la prosecuzione con lettera del 31/12/2025 e Trenitalia ha accettato il 19/01/2026. Il **D.D. n. 7 del 3/02/2026** approva il prolungamento fino al 31/12/2027, motivandolo con l'esigenza di un processo «competitivo, equo e aperto», di un «congruo periodo per l'effettivo subentro di eventuali nuovi operatori» e della continuità del servizio [8]. **Il corrispettivo 2027 non è indicato in un atto pubblicato**: in base alla clausola dei «medesimi patti e condizioni» si presume pari a quello vigente, ma il dato non è verificato.

Tabella 3 – Scheda del contratto 2017-2026

Voce	Contratto 2017-2026 (prolungato al 31/12/2027)
Parti	MIT, MEF – Trenitalia S.p.A.
Affidamento	Diretto (art. 5.6 Reg. 1370/2007, allora consentito); parere NARS n. 6 del 5/11/2015; delibera CIPE 111/2015 (GU n. 63 del 23/3/2016) [5]
Durata	1/1/2017-31/12/2026; prolungamento al 31/12/2027 (D.D. 7/2026) [5][8]
Corrispettivo	347.922.703 € (2017); 365.922.703 €/anno (2018-2026), IVA inclusa [5]
Treni-km	25,1 M/anno (art. 4.1) [5]
Perimetro	118 collegamenti nel 2017 [24]; 126 treni/giorno (102 diurni, 24 notturni) su 10 direttrici e oltre 200 località (2024) [17]
Qualità	Puntualità, regolarità, pulizia e qualità percepita con obiettivi annui; obiettivi 2020-2024 fermi ai valori 2019 [11]
Penali	Art. 14; 5,35 M€ accertati per il 2023 [11]
Materiale rotabile	Al 31/12/2024: 264 mezzi di trazione, 1.047 carrozze, 7 ibridi HTR412 (PNRR) [11]
Monitoraggio	L. 160/2019, art. 1, c. 159: 0,5 M€/anno al MIT per il 2020-2026 [11]

Fonti: [5] contratto; [8] D.D. 7/2026; [11] Relazione CIPE 2024; [17] Relazione lotti luglio 2026; [24] MIT 2017.

2.4 Il nuovo affidamento (dal 2028)

Tabella 4 – Scheda del nuovo affidamento

Voce	Nuovo affidamento (in definizione)
Avvisi GUUE	Preinformazione n. 134792-2025 (GU S 42/2025 del 28/02/2025); rettifica n. 60366-2026 (GU S 18/2026 del 27/01/2026) [13][14]
Avvio del servizio	«presumibilmente dal 1° gennaio 2027», poi «presumibilmente dal 1° gennaio 2028» [13][14]
Durata	Fino a 15 anni (15 oppure 10+5) [13]
Volume	Circa 25,1 M treni-km/anno; accordo quadro RFI fino a 26,8 M [13][17]
Valore	Circa 365 M€/anno (stima nell'avviso) [13]
Criterio	Offerta economicamente più vantaggiosa [13]
Lotti	Obbligo di «lotti appropriati e contendibili» (art. 9-bis vigente); configurazione definitiva non pubblicata [21]
Bando	Non pubblicato al 14/11/2026 [15]
Materiale rotabile	Treni PNRR di proprietà del MIT a disposizione del nuovo gestore (art. 9-quater) [16][21]

3
Offerta e domanda

3.1 Serie 2017-2024

Tabella 5 – Offerta e domanda del contratto 2017-2026

Anno	Treni-km	Eventi treno	Viaggiatori-km	Posti-km	vkm/pkm*
2017	24.283.991	43.054	3.992.636.989	9.822.892.411	40,6%
2018	24.685.904	43.194	3.761.901.262	9.604.367.092	39,2%
2019	24.579.567	42.771	3.794.690.547	9.749.180.747	38,9%
2020	18.938.309	33.318	1.773.639.747	5.316.692.833	33,4%
2021	25.094.210	43.527	2.386.182.579	6.973.879.881	34,2%
2022	25.217.422	44.276	3.468.255.820	10.725.871.964	32,3%
2023	25.352.210	44.726	4.140.264.163	11.682.793.127	35,4%
2024	26.000.010	46.140	4.342.326.823	11.728.246.927	37,0%

*Fonte: [11] MIT, Relazione al CIPE 2024 (valori letti da grafici e tabelle). *Elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA; il valore 2024 coincide con il tasso di riempimento del 37,02% indicato dal MIT.*

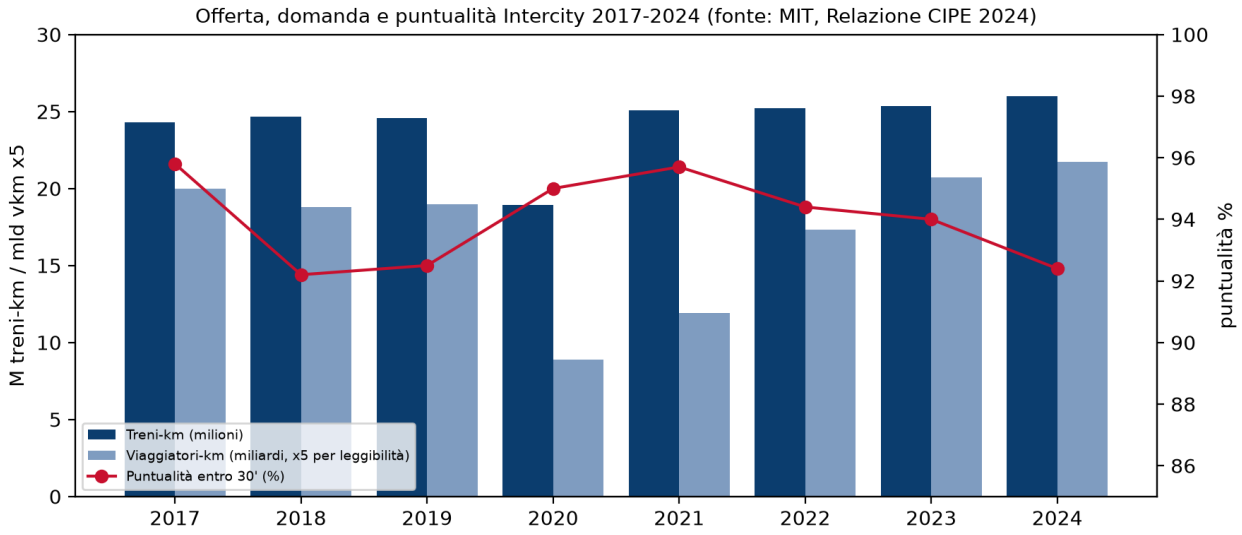

Figura 1 – Offerta, domanda e puntualità 2017-2024. Elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA su [11].

Lettura (elaborazioni su [11]): dal 2017 al 2024 i treni-km crescono del 7,1%, i viaggiatori-km dell'8,8% e i posti-km offerti del 19,4%. La domanda ha superato i livelli pre-Covid, ma i posti offerti sono cresciuti più dei passeggeri e il riempimento medio resta sotto quello del 2017. Nel 2014 la contabilità regolatoria indicava un riempimento del 47,7% [7], con una definizione non necessariamente omogenea.

3.2 Direttrici, passeggeri e Intercity Notte (2022-2024)

Tabella 6 – Indicatori 2022-2024

Indicatore	2022	2023	2024
Treni-km (perimetro Relazione lotti)	25.683.122	25.761.045	26.547.064
Viaggiatori-km (miliardi)	3,47	4,15	4,35
Passeggeri totali	12.957.057	16.299.058	16.944.001
– di cui Intercity Notte	1.563.281	1.947.745	2.003.148
Ricavi da traffico (€)	273.145.858	343.558.935	353.576.677
Copertura costi operativi	69%	79%	78%
Copertura con costi infrastruttura	56%	69%	65%
Load factor	32%	35%	37%

Fonte: [17] Relazione MIT/Invitalia sui lotti, luglio 2026.

Tabella 7 – Offerta per direttrice

Direttrice	Treni/giorno diurni	Treni/giorno notturni
Adriatica	18	6
Ancona-Roma	6	0
Dorsale	14	6
Milano-Liguria	30	0
Napoli-Puglia (dal 2° sem. 2023)	2	0
Roma-Puglia	8	2
Sicilia-Milano	0	2
Sicilia-Roma	4	4
Tirrenica Nord	10	2
Tirrenica Sud	10	2
Totale	**102**	**24**

Fonte: [17]. La direttrice Milano-Liguria registra un tasso di copertura del 122%.

Intercity Notte. Nel 2024 l'ICN conta circa 2,0 milioni di passeggeri (+28% sul 2022, elaborazione su [17]) su 24 treni al giorno. In tutti gli scenari di lotto del MIT l'ICN è accorpato ai servizi diurni [17]. Già nel 2016 l'atto ricognitivo collegava la crisi della domanda notturna al trasporto aereo low cost [6].

3.3 Variazioni di perimetro, alta velocità e Italo

- **Variazioni documentate**: da 118 collegamenti (2017) [24] a 126 treni al giorno (2024) [17]; nuova relazione Napoli-Puglia dal secondo semestre 2023 [17]; coppie opzionali Roma-Genova e Roma-Taranto (art. 7.3) [5]. Tra il 2009 e il 2012 la produzione cala da 33,1 a 23,0 M treni-km [7], con una forte riduzione del perimetro. Già nel 2009 la Corte dei conti segnalava che le risorse disponibili avrebbero comportato una riduzione «di oltre 15 milioni di treni/km» [36]. **Un elenco ufficiale delle relazioni soppresse o istituite anno per anno resta un dato non disponibile da fonte ufficiale.**
- **Alta velocità e Italo**: secondo un documento parlamentare (Doc. XXVII n. 11, XVII legislatura) NTV ha avviato Italo il 28 aprile 2012, con 4 viaggi al giorno sulla Napoli-Roma-Firenze-Bologna-Milano, in concorrenza con Trenitalia [19]. L'AV, a mercato, ha assorbito le relazioni principali; l'Intercity in OSP resta il servizio delle direttrici non servite dall'AV, in particolare da e per il Mezzogiorno, come rileva anche la IX Commissione [23]. **Una stima istituzionale dell'impatto dell'AV e di Italo sulla domanda Intercity è un dato non disponibile da fonte ufficiale.** Uno studio accademico (Università di Napoli Federico II, Cascetta e Coppola, 2013) stima che dei circa 7 milioni di passeggeri AV in più nel 2009-2012 circa 2 milioni (29%) siano stati sottratti ad altri servizi ferroviari di media e lunga percorrenza, soprattutto Intercity. Nella stessa area i servizi Intercity ed Eurostar risultano in calo del 43% [44]. I dati MIT confermano la contrazione del perimetro OSP nello stesso periodo: i viaggiatori-km passano da 8,6 miliardi nel 2009 a 4,5 miliardi nel 2012 [7].
- **Prospettiva**: la Relazione MIT costruisce scenari di ricavo al 2030 e al 2042 legati a nuove infrastrutture e nuovo materiale [17].

4 Analisi critica

4.1 Serie storica dei finanziamenti

Tabella 8 – Corrispettivi dello Stato per l'Intercity

Periodo	Corrispettivo annuo	Treni-km	Fonte
2004-2005	143.575.018 €/anno + IVA (solo notte + agevolazioni)	n.d.	[35]
2006	110.423.000 € netto IVA (solo notte + agevolazioni)	n.d.	[37]
2007	214,6 M€ IVA inclusa (solo notte + agevolazioni)	n.d.	[40]
2008	260,5 M€ IVA inclusa (notte + agevolazioni + Intercity)	35,6 M (Servizio Universale)	[40][41]
2009	239 M€ (217,6 netto IVA)	33,1 M	[7][12]
2010	252 M€ (230,0 netto IVA)	30,4 M	[7][12]
2011	242 M€ (220,9 netto IVA)	27,9 M	[7][12]
2012-2014	242.922.703 €	23,5 M (2014)	[6][7]
2015-2016 (proroghe)	242.922.703 €	23,2 M / 23,3 M	[6][7]
2017	347.922.703 € (IVA inclusa)	25,1 M contratto; 24,28 M consuntivo	[5][11]
2018-2026	365.922.703 € (IVA inclusa)	25,1 M contratto; 26,0 M consuntivo 2024	[5][11]
2027 (prolungamento)	presunto pari al 2026 («medesimi patti») – non verificato	n.d.	[8]
2028-2042 (nuova gara)	circa 365 M€/anno (stima nell'avviso)	circa 25,1 M	[13]

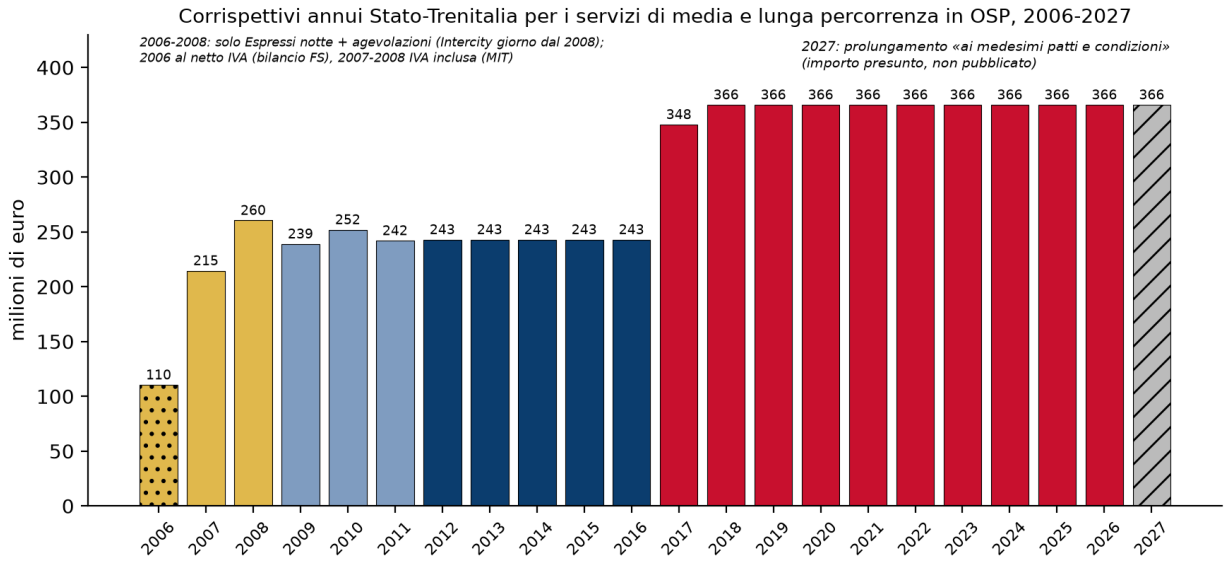

Figura 2 – Corrispettivi annui 2006-2027. Elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA su [5][6][8][12][37][40]. Attenzione: fino al 2007 il perimetro comprende solo notte e agevolazioni, quindi non è confrontabile con gli anni successivi.

Elaborazioni del Centro Studi Fondazione SMA. Il corrispettivo unitario passa da circa 9,4 €/treno-km nel 2014 (220,6 M€ di corrispettivo contabile su 23,5 M treni-km [7]) a circa 12,8 €/treno-km nel 2024 (332,7 M€ al netto dell'IVA su 26,0 M treni-km [5][11]). L'importo nominale è fermo dal 2018 e la stima per la gara (circa 365 M€) è dello stesso ordine. **Un'analisi ufficiale del corrispettivo in termini reali è un dato non disponibile da fonte ufficiale**; per stimarla si possono usare gli indici Istat (FOI/IPCA), qui non applicati.

4.2 Qualità e puntualità

Tabella 9 – Indicatori di qualità 2017-2024

Indicatore	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Obiettivo 2024
Puntualità 30' (%)	95,8	92,2	92,5	95,0	95,7	94,4	94,0	92,4	95,9
Puntualità 60' (%)	98,4	96,8	97,1	98,1	97,9	97,9	97,7	97,1	98,9
Regolarità (%)	99,2	98,6	98,4	98,7	98,9	98,5	97,8	97,3	99,1
Pulizia QME (%)	86,4	85,2	85,0	87,7	86,6	85,9	87,1	86,7	89,0
Qualità percepita – viaggio nel complesso (%)	87,8	85,8	88,5	92,3	96,5	96,4	97,9	97,2	–

Fonte: [11] MIT, Relazione al CIPE 2024 (alcuni valori letti dai grafici). Obiettivi 2020-2024 fermi ai valori 2019.

Lettura: nel 2024 tutti gli indicatori misurati (puntualità, regolarità, pulizia) sono **sotto obiettivo**. La puntualità è peggiore sulla Roma-Puglia (87,69%) e migliore sulla Ancona-Roma (96,05%) [11]. La qualità percepita cresce invece di circa 9 punti rispetto al 2017. Le penali 2023 (5,35 M€) valgono circa l'1,5% del corrispettivo (elaborazione su [5][11]). Lo 0,15% del corrispettivo è trattenuto dal MIT [17]. Sono stati svolti 68 sopralluoghi ispettivi [11].

Tabella 9a – Penali applicate al contratto 2017-2026

Annualità valutata	Bonus-malus qualità (€)	Totale penali e riduzioni (€)	Fonte
2020	-2.352.612,54	-22.891.176,39 (di cui 19,35 M€ per mancate manutenzioni art. 14.10, istruttoria non conclusa)	[45] Relazione CIPE 2021
2021	-1.718.505,66	-3.196.056,85	[45] Relazione CIPE 2022
2022	-2.716.816,75	-4.781.582,06	[45] Relazione CIPE 2023
2023	-3.012.833,82	-5.349.587,43	[11] Relazione CIPE 2024

Fonte: relazioni annuali del MIT al CIPE. Le relazioni 2019 e 2020 riportano penali per voce senza un totale riepilogativo (per esempio, la Relazione 2020 indica una penalità bonus-malus complessiva di 3.659.227,04 €). Corrispettivo netto delle penali anno per anno: dato non disponibile da fonte ufficiale; si può calcolare per differenza.

4.3 Materiale rotabile e PNRR

- **Flotta**: al 31/12/2024 risultano 264 mezzi di trazione e 1.047 carrozze [11]. Le carrozze sono costruite tra il 1979 e il 1990. È prevista la dismissione delle E402B (52) e delle E403 (23), sostituite da E464 (80, più 10 a batteria). I treni ibridi HMU passano da 7 a 18-20 nel 2026; arrivano anche elettrotreni POP 200 IC (fino a 12) e BEMU (fino a 6) [17]. Le E464 consentono l'agente unico di condotta [11].
- **PNRR**: la misura M2C2-I4.4.2b assegna 200 M€ a Trenitalia (DM 475/2021) per 7 treni ibridi e 70 carrozze Intercity per il Sud [16]; seguono i DM 176/2024 e 265/2024 [17]. Con REPowerEU (M7-I.11) il materiale è reversibile allo Stato a favore del nuovo aggiudicatario [16]. L'art. 9-quater della L. 118/2022 regola la messa a disposizione del materiale di proprietà del MIT [21].
- **Investimenti**: nel 2023 superano il piano di 105,3 M€ [11].
- **Manutenzione**: impianti di manutenzione corrente (IMC) a Milano (Greco e Martesana), Roma (San Lorenzo e Prenestina), Lecce (Surbo), Torino Porta Nuova e Reggio Calabria (solo correttiva); officine cicliche (OMC) a Napoli Santa Maria La Bruna, Verona e Foligno, usate anche per l'AV; 21 località di sosta. Torino Porta Nuova non sarà più disponibile per l'Intercity oltre il 2027 [17]. La condivisione degli impianti è un nodo per la divisione in lotti. Appalti di manutenzione e full service dei nuovi treni: § 6.2.

4.4 Personale e occupazione

Secondo l'«Elenco del Personale» trasmesso da Trenitalia al MIT (nota prot. n. 6487 del 17/02/2026), il personale non dirigente del perimetro Intercity è di 2.938 persone (dati 2024) [91][92]. La ripartizione per area professionale, i criteri dell'elenco e la clausola sociale prevista dal MIT sono nel § 6.1. Come riferimento storico, nel 2009 la Corte dei conti stimava un impatto di «circa 2.500 esuberi» con le risorse allora disponibili per il servizio [36]. Contratti applicati, appalti, clausola sociale ed effetti dell'accordo interconfederale sono trattati nel capitolo 6.

4.5 Criticità e prospettive

- **Quadro normativo instabile**: tra febbraio e agosto 2026 la norma sui lotti è cambiata tre volte: obbligo di lotti (DL 19), facoltà di lotto unico (DL 107), ripristino dell'obbligo (L. 152) [20] [21]. Le due Relazioni MIT arrivano a conclusioni opposte: Scenario D ad aprile, Scenario 0 a luglio [16][17].
- **Contendibilità reale**: nessun operatore ha espresso al market test un interesse «concreto, strutturato e adeguatamente documentato» per servizi senza OSP [18]. Il numero di offerenti credibili resta incerto.
- **Revisione contrattuale bloccata**: la revisione del periodo 2022-2026 si è fermata dopo le obiezioni della Commissione europea [11].
- **PNRR**: la riforma M3C1-R1.3 lega la gara alle milestone M3C1-26 e M3C1-27 (T2 2026) [16]. Secondo il parere della IX Commissione gli impegni sono «in fase di revisione» e prevedono l'avvio della gara «entro dicembre 2026» [23]. L'Ottava Relazione del Governo al Parlamento sul PNRR (settembre 2026) conferma che la revisione del Piano è stata approvata dal Consiglio UE il 27/08/2026. Con la revisione sono state modificate le milestone M3C1-26 e M3C1-27 («cambiamento o carenza lato della domanda») e la gara Intercity è «da avviare entro il 31 dicembre 2026» [47].
- **Qualità nel Mezzogiorno**: la puntualità peggiora proprio sulle direttrici meridionali, dove l'Intercity è spesso l'unica offerta di lunga percorrenza [11].

5

Stato dell'arte e nuova gara Intercity

Informazioni aggiornate al 14 novembre 2026.

5.1 Situazione attuale

Trenitalia svolge il servizio in base al contratto 2017-2026, prolungato al 31/12/2027 (D.D. 7/2026) [8]. Il nuovo servizio dovrebbe partire «presumibilmente» dal 1/1/2028 [14]. Al 14/11/2026 **il bando di gara non risulta pubblicato**: la pagina MIT della procedura è aggiornata al 10/07/2026 [15].

5.2 Cronologia della procedura

Tabella 10 – Cronologia della nuova procedura

Data	Atto / evento	Fonte
28/02/2025	Avviso di preinformazione GUUE (2027-2041, 15 anni, circa 25,1 M treni-km, circa 365 M€/anno, lotti possibili); comunicato MIT del 6/03/2025	[13][22]
21/05/2025	DL 73/2025, art. 10 (conv. L. 105/2025): attività propedeutiche all'affidamento	[8]
giugno 2025	Modifica della CID PNRR: la gara Intercity rientra nella riforma M3C1-R1.3 (milestone M3C1-26, indizione entro il 30/06/2026)	[8][16]
10-13/10/2025	Convenzione MIT-Invitalia n. 113 (centrale di committenza), approvata con D.D. 114/2025	[8]
18/12/2025	Consultazione delle Regioni	[17]
31/12/2025	Lettera MIT-MEF a Trenitalia per la prosecuzione al 2027	[8]
27/01/2026	Rettifica GUUE: avvio presunto al 1/1/2028	[14]
3/02/2026	D.D. n. 7: prolungamento al 31/12/2027	[8]
19/02/2026	DL 19/2026; art. 9-bis L. 118/2022 (lotti), introdotto dall'art. 22, c. 3, in vigore dal 21/04/2026	[17][21][34]
20/04/2026	L. 50/2026 di conversione del DL 19/2026 (GU n. 91 del 20/04/2026)	[33]
19/02-20/03/2026	Consultazione di mercato (market test)	[18][22]
26/03/2026	Protocollo di vigilanza collaborativa ANAC-MIT-Invitalia sulla procedura Intercity	[48]
14/04/2026	Accordo quadro MIT-RFI: 15 anni, fino a 26,8 M treni-km	[17]
24/04/2026	Pubblicazione della Relazione sui lotti (aprile 2026): Scenario D ottimale	[16]
23/06/2026	IX Commissione Camera: parere sul DSPM (AG 397) con condizione sul lotto unico come modello preferenziale	[23]
26/06/2026	DL 107/2026: «uno o più lotti», avvio entro il 31/12/2026	[20]
7/07/2026	Audizione del Presidente ANAC alla V Commissione Camera sul DL 107: il passaggio da obbligo a facoltà dei lotti è «il punto più critico»	[48]

Data	Atto / evento	Fonte
10/07/2026	Relazione aggiornata sui lotti (Scenario 0 ottimale) e Relazione sugli esiti del market test	[17][18]
15/07/2026	IX Commissione Camera: parere favorevole su C. 2987 con la condizione di tutela occupazionale e del CCNL di settore	[49]
7/08/2026	L. 152/2026: ripristino dell'obbligo di lotti; comma 2-bis e art. 9-quater	[20][21]
27/08/2026	Il Consiglio UE approva la revisione PNRR (M3C1-26/27 modificate; gara entro il 31/12/2026)	[47]
22/09/2026	Relazione annuale ART: il Presidente ipotizza una fase transitoria con due lotti, uno grande e uno piccolo	[50]
14/11/2026	Bando non pubblicato; nessun ricorso né parere ART sui lotti reperito	verifica del Centro Studi Fondazione SMA

5.3 Gli scenari di lotto del MIT

Tabella 11 – Scenari di lotto

Scenario	Aprile 2026 (M treni-km)	Luglio 2026 (M treni-km)	Esito
0 – Lotto unico	non considerato	26,8	Ottimale a luglio
A – 2 lotti equilibrati	13,5 + 13,0	13,7 + 13,1	–
B – 2 lotti asimmetrici	20,0 + 6,5	20,2 + 6,6	Secondo a luglio
C – 3 lotti equilibrati	9,9 + 9,1 + 7,5	10,0 + 9,2 + 7,6	Alternativa ad aprile
D – 3 lotti asimmetrici	13,0 + 8,5 + 5,0	13,1 + 8,7 + 5,0	Ottimale ad aprile

Fonti: [16][17]. In tutti gli scenari l'ICN è accorpato ai servizi diurni.

La Relazione di luglio motiva il lotto unico con la «efficienza ed efficacia gestionale massima»: un unico operatore «consente di pianificare in modo integrato l'esercizio, la manutenzione e l'impiego del materiale rotabile su tutta la rete, eliminando la duplicazione di costi fissi» [17, p. 119]. La Relazione si basa però sul testo originario del DL 107/2026, e **la legge di conversione ha eliminato il presupposto normativo del lotto unico**. Al 14/11/2026 non risulta pubblicata una nuova relazione sui lotti coerente con la L. 152/2026.

5.4 Operatori, ART, ricorsi e atti parlamentari

- **Operatori**: hanno partecipato al market test 5 operatori (2 S.p.A. e 3 S.r.l.), di cui 4 con licenza e certificato di sicurezza. Nessuno ha espresso un interesse concreto per servizi a mercato e uno ha mostrato un interesse limitato [18]. **L'identità degli operatori è un dato non disponibile da fonte ufficiale.** Nemmeno nelle fonti non ufficiali consultate risultano i nomi dei partecipanti al market test.
- **ART**: le delibere 48/2017 e 16/2018 restano il riferimento [3][4]. La Delibera 101/2026 ha aperto la consultazione sulle linee guida per gli affidamenti ferroviari, con un contributo di Trenitalia del 15/09/2026 [26]. **Un parere ART specifico sulla Relazione MIT sui lotti non è stato reperito.** La Relazione annuale ART 2026 ricorda l'impostazione iniziale in tre lotti e in-

dica che «sono dunque attese le eventuali nuove determinazioni del MIT in merito all'articolazione dei lotti di gara» [34]. Nel discorso ufficiale al Parlamento del 22/09/2026 il Presidente dell'ART ha ipotizzato una fase transitoria in cui i servizi siano «inizialmente divisi in due lotti: uno più grande e l'altro più piccolo e, di conseguenza, più accessibile ai potenziali concorrenti». La citazione è tradotta dalla versione inglese di cortesia pubblicata dall'ART [50]. L'ipotesi di escludere Trenitalia dal lotto piccolo non compare nei documenti ufficiali ART (fonte non ufficiale: DIAC, 23/09/2026: in conferenza stampa il Presidente ART avrebbe detto «Penso sarebbe giusto applicare una clausola che vieti all'incumbent Trenitalia di partecipare a tutti i lotti della gara Intercity, in particolare al lotto piccolo») [51].

- **Ricorsi**: nessuno reperito; il bando non è ancora pubblicato.
- **Parlamento**: parere della IX Commissione del 23/06/2026 (AG 397) [23]; conversione del DL 107/2026 (AC 2987, L. 152/2026) [20]; richiesta di audizione sindacale del 10/03/2026 [28]; parere favorevole della IX Commissione del 15/07/2026 su C. 2987, con la condizione di garantire la tutela occupazionale e l'applicazione del CCNL di settore «nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 11 del codice dei contratti pubblici» [49]; audizione ANAC del 7/07/2026 alla V Commissione [48]. Il parere su C. 2807 (DL 19/2026), citato nella nota sindacale del 30/07/2026, non è stato reperito nei resoconti consultati.

6

Il lavoro nel servizio Intercity: contratti stabili, appalti e nuovo accordo interconfederale

Perimetro. Il capitolo considera solo il servizio Intercity e Intercity Notte svolto da Trenitalia con il contratto di servizio media e lunga percorrenza e la struttura aziendale che lo gestisce; non tratta il Gruppo FS né Trenitalia nel suo insieme. I dati provengono, in ordine di priorità, dal contratto di servizio, dalle relazioni MIT al CIPE, dai documenti MIT/Invitalia per la gara, dagli avvisi Trenitalia in GUUE/TED e dagli atti normativi e parlamentari. I dati non ufficiali sono tra parentesi con fonte e data.

Denominazione della struttura. La «Divisione Passeggeri Long Haul» non gestisce più l'Intercity. Con la Disposizione organizzativa n. 222/AD del 21/06/2021 Trenitalia ha costituito la Direzione Business Intercity, trasferendole i processi Intercity «dalla Divisione Passeggeri Long Haul» [53]. La Carta dei servizi Intercity 2025 indica che i treni Intercity e Intercity Notte «sono gestiti dalla Direzione Business Intercity» [52]. Gli avvisi di gara Trenitalia del 2026 indicano come struttura destinataria dei servizi la **Direzione Operations Intercity (DOIC)** [58][60].

6.1 Il personale diretto: contratti stabili

6.1.1 Il servizio e il personale nel perimetro Intercity

- **Servizio, flotta e impianti.** Per il contratto e il suo prolungamento al 31/12/2027 si rinvia al § 2.3; per la flotta, i nuovi treni PNRR e gli impianti di manutenzione (IMC e OMC) al § 4.3. Il personale considerato è quello della Direzione Business Intercity / Direzione Operations Intercity di Trenitalia.
- **Organico: 2.938 persone (dati 2024).** Per preparare la gara il MIT ha chiesto a Trenitalia l'elenco del personale di qualifica non dirigenziale da trasferire in caso di cambio del gestore, come prevede la Misura 21 della delibera ART n. 154/2019. L'«Elenco del Personale» trasmesso da Trenitalia, allegato n. 1 alla nota MIT di avvio della consultazione con il gestore uscente e le organizzazioni sindacali, numera 2.938 persone [91][92]. Trenitalia ha confermato (nota prot. n. 6487 del 17/02/2026) che l'elenco è redatto secondo le indicazioni dell'ART e la contabilità regolatoria dell'ultimo esercizio disponibile (2024). Il MIT precisa che questi dati «costituiscono allo stato l'unica base informativa» a sua disposizione e che andranno aggiornati, anche per l'arrivo del nuovo materiale rotabile nel 2026 [91].
- **Come è costruito l'elenco.** È escluso il personale di biglietteria e assistenza: secondo la nota in calce all'elenco, le biglietterie servono più servizi e le risorse non sono distinguibili [92]. Trenitalia ha inoltre comunicato che nell'aggiornamento al 31/12/2025 non includerà le risorse del processo «Commerciale» [91], che nell'elenco 2024 corrispondono alle aree «Commerciale» e «Servizi e Staff Commerciali» (75 persone, Tabella 11a). Chi lavora su più servizi

(Alta Velocità, Intercity, regionale) è imputato al perimetro con driver oggettivi: turni e ore effettive di servizio per il personale operativo, incassi per il personale commerciale [91]. Le 2.938 unità sono quindi persone, non equivalenti a tempo pieno dedicati solo all'Intercity.

Tabella 11a – Personale Trenitalia del perimetro Intercity per area professionale (dati 2024)

Area professionale	Persone	%	Trattamento economico annuo (M€)
Scorta	899	30,6	51,4
Condotta	801	27,3	52,6
Manutenzione	769	26,2	37,1
Gestione Equipaggio	145	4,9	8,7
Manovra	103	3,5	5,2
Servizi e Staff Industriali	83	2,8	5,0
Circolazione Treno	60	2,0	3,5
Commerciale	49	1,7	2,6
Servizi e Staff Commerciali	26	0,9	1,4
Servizi e Staff di Supporto	3	0,1	0,2
Totale	**2.938**	**100,0**	**167,6**

Fonte: [92]; conteggi e somme: elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA. Il trattamento economico annuo comprende CCNL, secondo livello, INPS, INAIL, TFR e oneri; per i neoassunti del 2024 copre solo parte dell'anno. Valori in M€ arrotondati.

- **Equipaggi.** Secondo la Relazione MIT al CIPE, l'ingresso delle locomotive E464 al posto delle E402B ed E403 consente «un unico macchinista in luogo del doppio macchinista», con risparmio sul costo degli equipaggi [11] (§ 4.3). È un effetto sull'occupazione dei macchinisti che la Relazione non quantifica.

6.1.2 Il quadro contrattuale del personale diretto

- **CCNL e contratto aziendale.** Secondo la Corte dei conti, Trenitalia applica il CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 22/05/2025, firmato da Agens, Filt-CGIL, Fit-CISL, Uiltrasporti, UGL Ferrovieri, FAST-Confsal e ORSA Ferrovie, e come secondo livello il Contratto aziendale FS del 22/05/2025 [70]. Il personale della Direzione Intercity è personale Trenitalia ed è quindi coperto da questi due contratti (elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA). **Non esistono un contratto o accordi economici specifici del solo personale Intercity pubblicati da fonte ufficiale.**
- **Rinnovo 2024-2026.** Incremento medio mensile a regime di 230 € sui minimi e una tantum media di 1.000 € per il periodo dal 1/01/2024 al 31/05/2025 [71]. Il CCNL scade il 31/12/2026 (fonte non ufficiale: testo consolidato pubblicato da ilccnl.it, consultato il 14/11/2026) [77].

- **Scadenza e copertura economica.** Per i CCNL non rinnovati entro nove mesi dalla scadenza, e in assenza di diverse pattuizioni, l'art. 10 del DL 62/2026 (conv. L. 112/2026) prevede un adeguamento al 50% della variazione IPCA-NEI a titolo di anticipazione [69]. Elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA: il rinnovo del CCNL ferroviario cadrà negli stessi mesi in cui si definiscono gli atti di gara Intercity.
- **Stabilità del rapporto.** Secondo l'elenco, 2.436 persone hanno un contratto a tempo indeterminato a tempo pieno, 35 a tempo indeterminato part-time e 467 un contratto di apprendistato professionalizzante, in gran parte nelle aree Condotta, Scorta e Manutenzione; nell'elenco non compaiono contratti a termine [92] (elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA). Il tasso di sindacalizzazione del personale Intercity **non è pubblicato**.

6.1.3 Le tutele in caso di cambio del gestore

- **Reg. (CE) 1370/2007, art. 4, parr. 4-bis, 4-ter e 5** [2] (vedi anche § 1.1): obblighi di diritto sociale e dei contratti collettivi per l'operatore; applicazione della direttiva 2001/23/CE quando il cambio di operatore costituisce trasferimento d'impresa; facoltà dell'autorità di imporre il trasferimento del personale e standard sociali, con l'elenco del personale e dei relativi diritti nei documenti di gara.
- **Direttiva 2001/23/CE, art. 3, e art. 2112 c.c.** [65][66]: continuità del rapporto e mantenimento del contratto collettivo fino alla scadenza (non meno di un anno per la direttiva), «salvo che siano sostituiti da altri contratti collettivi applicabili all'impresa del cessionario». **La tutela economica di lungo periodo dipende quindi dal contratto che applicherà il nuovo gestore.**
- **Salario giusto: art. 7 del DL 62/2026** [69]. Il riferimento è il trattamento economico complessivo (TEC) dei CCNL stipulati dalle organizzazioni comparativamente più rappresentative; il TEC degli altri CCNL «non può essere inferiore». Restano aperti i criteri di scelta del contratto parametro e di verifica dell'equivalenza [72].
- **Contratto di servizio, art. 7.7** [5]: in caso di affidamento di servizi a terzi «adeguate clausole sociali e contrattuali dovranno essere previste».
- **Modello TPL.** Per il trasporto pubblico locale l'art. 48, c. 7, lett. e) del DL 50/2017 prevede il trasferimento del personale al subentrante «applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore» [67]. La norma nasce per il trasporto pubblico locale; la Relazione illustrativa del MIT per la gara Intercity la richiama come «principale fondamento normativo interno dell'obbligo di clausola sociale nelle gare ferroviarie» [91].
- **La clausola sociale nella Relazione illustrativa del MIT (2026)** [91]. Per la futura gara il MIT prevede che l'impresa affidataria, se diversa da Trenitalia, assorba «per quanto è possibile» il personale del gestore uscente, sulla base del fabbisogno richiesto dal nuovo contratto. La disciplina richiama: l'art. 48, c. 7, lett. e) del DL 50/2017 (trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale non dirigente, con mantenimento del CCNL di settore e del contratto di secondo livello); i quattro scenari della Comunicazione della Commissione europea 2023/C 222/01, dal trasferimento d'impresa ai sensi della direttiva 2001/23/CE agli standard sociali minimi; la Misura 21 della delibera ART n. 154/2019. Le condizioni di lavoro vanno mantenute per non meno di un anno (direttiva 2001/23/CE). Il CCNL di riferimento è quello della Mobilità/Area Attività Ferroviarie; è ammesso un CCNL diverso purché garantisca tutele equivalenti. In caso di lotti, il personale si ripartisce tra le imprese affidatarie secondo il cri-

terio di suddivisione dei lotti. L'accettazione della clausola sociale è condizione di partecipazione alla gara (la mancata accettazione comporta l'esclusione); la violazione in corso di contratto comporta penali o la risoluzione.

- **Atti della gara.** La Relazione MIT/Invitalia di luglio 2026 indica tra i vantaggi del lotto unico una «clausola sociale semplificata» e tra gli obblighi contrattuali gli «obblighi nei confronti del personale» [17]. La legge di conversione L. 152/2026 ha poi ripristinato l'obbligo di «lotti appropriati e contendibili» (art. 9-bis L. 118/2022) [20][21]: la configurazione dei lotti, e quindi della clausola sociale, al 14/11/2026 non è definita (§ 1.2 e § 5.3). Nella consultazione gli operatori hanno chiesto una finestra di almeno 90 giorni per il subentro e l'ammissione di CCNL «equivalenti» [18].
- **Parlamento.** Nel parere del 23/06/2026 sull'AG 397 la IX Commissione della Camera ha impegnato il Governo «a prevedere clausole sociali esplicite e vincolanti per l'intera durata dell'affidamento, includendo, ove coerente con il quadro normativo applicabile, il riferimento alla contrattazione collettiva nazionale di settore e la tutela del personale impiegato negli appalti funzionali al servizio» [23]. Il parere del 15/07/2026 su C. 2987 pone come condizione la tutela occupazionale e l'applicazione del CCNL di settore [49].

> **Valutazione del Centro Studi Fondazione SMA.** Il personale diretto Intercity ha oggi un quadro stabile: CCNL di settore, contratto aziendale e tutele legali in caso di trasferimento. Il punto debole non è il presente ma il subentro: le norme garantiscono la continuità del rapporto, non il mantenimento nel tempo del CCNL ferroviario. Per questo la scelta del contratto di riferimento negli atti di gara è decisiva. Con l'elenco trasmesso al MIT il perimetro del personale diretto è ora noto (2.938 persone, dati 2024), ma va aggiornato al 31/12/2025 e resta da verificare il metodo di imputazione del personale condiviso con altri servizi, che le organizzazioni sindacali hanno chiesto di rendere pubblico con una nota metodologica (fonte non ufficiale: memoria unitaria, 10/03/2026) [27].

6.2 Gli appalti legati all'Intercity

6.2.1 Il perimetro documentato

La Tabella 12 riporta gli appalti Trenitalia riferiti in modo esplicito alla flotta o alla struttura Intercity, come risultano dagli avvisi pubblicati in GUUE/TED fino al 14/11/2026. **Nessun avviso indica il numero di addetti impiegati.**

Tabella 12 – Appalti Trenitalia riferiti all'Intercity negli avvisi GUUE/TED (2024-2026)

Attività	Avviso GUUE/TED	Valore e durata	Stato al 14/11/2026	Fonte
Accoglienza, sorveglianza e accompagnamento sui treni notte (gara 2024, con «ristorazione e ancillary» e «hotellerie»)	397793-2024 (4/07/2024); esito 490989-2025 (28/07/2025)	215.564.965 €; opzione di proroga di 3 anni	**Gara revocata**: 4 offerte, nessun aggiudicatario	[54][55] U
Accoglienza, sorveglianza e accompagnamento dei clienti e prestazioni accessorie sulle vetture dei treni notte (gara 2026)	303749-2026 (GU S 85/2026, 4/05/2026)	123.424.716,55 €; 36 mesi + 1 rinnovo; lotto unico; offerta economicamente più vantaggiosa	Procedura negoziata; domande entro il 15/06/2026; esito non pubblicato in GUUE	[56] U

Attività	Avviso GUUE/TED	Valore e durata	Stato al 14/11/2026	Fonte
Manutenzione corrente di 1° livello della flotta Intercity (2025S72)	850084-2025; esito 646266-2026 (18/09/2026)	33.732.964,65 € stimati; 12 mesi, fino a 3 rinnovi o proroga di 36 mesi	Aggiudicata a Vuolo Taddeo Srl; valore dei contratti 27.089.463,60 €	[57] U
Micro-manutenzione e decoro dei rotabili della DOIC (IMC Roma, Lecce, Torino, Milano)	784686-2026 (11/11/2026)	41.876.454,48 €; opzioni 26.170.804,50 €, proroga di 36 mesi e +20%	Bando aperto; termine offerte 26/02/2027	[58] U
Full service di manutenzione integrata di I e II livello, compreso il decoro, della flotta POP200 Intercity	252011-2026 (14/04/2026)	112.108.425,24 €; modifica dell'accordo quadro rep. 3584 del 30/07/2021	Affidato ad Alstom Ferroviaria SpA (costruttore); contratto del 27/03/2026	[59] U
Assistenza e logistica ricambi del sistema di trazione a batteria di 10 E464 e helpdesk per 25 E464 della DOIC (IMC Roma San Lorenzo)	630038-2026 (14/09/2026)	1.612.097,62 €; 24 mesi	Affidamento diretto al fornitore del sistema	[60] U
Manutenzione ciclica carrozze Comfort Notte, insieme a carrozze MU, Vivalto e Media Distanza (OMC Napoli SMLB)	492224-2026 (16/07/2026)	25.743.191,53 € (flotte miste, quota Intercity non distinta)	Bando	[61] U
Global service dell'IMC Roma San Lorenzo Intercity (manutenzione impianti)	462155-2026 (6/07/2026)	Atto modificativo integrativo; valore non indicato	In esecuzione	[62] U
Altri servizi alla flotta o agli impianti DOIC (decalcificazione serbatoi, aree verdi)	682132-2026; 111875-2026	755.354,37 €; 1.766.196,56 €	Bandi 2026	[63] U

- **Pulizie.** Non è stato trovato in GUUE/TED un bando di pulizia riferito in modo specifico all'Intercity. I bandi di pulizia 2025-2026 reperiti riguardano la Direzione Business Regionale, la Direzione Operations Alta Velocità e la Direzione Tecnica [64]. Il servizio Intercity è comunque svolto anche con imprese di pulizia: il contratto di servizio prevede una penale fino a 50.000 € per insufficiente controllo sulle imprese che erogano i servizi di pulizia (art. 14.17) [5]. Per l'annualità 2023 l'indicatore di pulizia (QME) è risultato pari a 87,09, sotto il valore minimo di 88,20, con l'applicazione della penale massima di 913.556,76 € [11].
- **Ristorazione.** Nessun bando specifico per l'Intercity è stato trovato. La ristorazione era compresa nella gara treni notte del 2024, poi revocata [54][55]; non compare nel titolo della gara 2026 [56].
- **Addetti degli appalti.** Nessuna fonte ufficiale indica il numero degli addetti. Sono disponibili due stime sindacali: (fonte non ufficiale: stima FAST-Confsal, novembre 2026: circa 1.500 addetti degli appalti collegati al servizio Intercity, di cui circa 800 nella pulizia e circa 700 nell'assistenza) [93]; (fonte non ufficiale: memoria unitaria delle organizzazioni sindacali, 10/03/2026: «quasi 1.500 lavoratrici e lavoratori impiegati, in particolare, nelle attività di pulizia a bordo e di accompagnamento notte») [27]. Le due fonti concordano su circa 1.500 addetti.

La Tabella 12a riepiloga il perimetro occupazionale del servizio, distinguendo il dato ufficiale sul personale diretto dalle stime non ufficiali sull'indotto.

Tabella 12a – Perimetro occupazionale del servizio Intercity: personale diretto e indotto

Componente	Persone	Natura del dato e fonte
Personale Trenitalia del perimetro Intercity (non dirigente, dati 2024)	2.938	Ufficiale: Elenco del Personale [92]; Relazione illustrativa MIT [91]
Addetti degli appalti: insieme	circa 1.500	Stima FAST-Confsal, novembre 2026 (non ufficiale) [93]
di cui pulizia	circa 800	Stima FAST-Confsal, novembre 2026 (non ufficiale) [93]
di cui assistenza	circa 700	Stima FAST-Confsal, novembre 2026 (non ufficiale) [93]
Totale diretti e indotto	**oltre 4.400**	2.938 da fonte ufficiale + circa 1.500 da stima non ufficiale
Per confronto: addetti degli appalti nella memoria sindacale	quasi 1.500	Stima non ufficiale, 10/03/2026, pulizia a bordo e accompagnamento notte [27]; concorda con la stima FAST-Confsal

Fonti: [91][92] (dato ufficiale); [93][27] (stime non ufficiali). Il totale è un'elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA e somma un dato ufficiale e una stima non ufficiale.

- **Accompagnamento notte, dati non ufficiali.** (fonte non ufficiale: comunicato delle Segreterie nazionali, 14/10/2026: servizio in proroga tecnica dal 1° settembre, aggiudicazione attesa entro novembre e cambio appalto entro maggio 2027) [75]. (fonte non ufficiale: FAST-Confsal, Sabrina Mancini, 23/05/2026: valore annuo da circa 26,1 M€ nella gara 2019 a circa 30,8 M€ nella gara 2026; il disciplinare prevede un lotto unico) [83]. (fonte non ufficiale: CUB Trasporti, 2026: gara 2019 di 130.596.619,35 € per 36 mesi più proroga; turni di 15-18 ore) [46]. Elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA: il perimetro della gara 2026 è più ristretto di quello della gara 2024 revocata, che comprendeva anche ristorazione e hotellerie; i valori non sono quindi direttamente confrontabili.

6.2.2 Le difficoltà del mondo degli appalti

- **Cambi appalto e proroghe.** La gara treni notte del 2024 è stata revocata dopo un anno senza aggiudicazione [55]; il servizio prosegue in proroga e il cambio appalto è atteso nel 2027 [75]. Ogni cambio appalto riapre il tema del passaggio del personale, dell'anzianità e dell'organizzazione dei turni.
- **Ribassi e costo del lavoro.** Gli appalti Trenitalia sono regolati dal Codice dei contratti pubblici per i settori speciali (gli avvisi richiamano il D.Lgs. 36/2023) [56][57]. Ai settori speciali si applicano, tra gli altri, l'art. 11 (contratto collettivo applicabile), l'art. 41 (costi della manodopera), l'art. 57 (clausole sociali) e l'art. 60 (revisione prezzi) [68]. Nel caso della manutenzione di 1° livello il valore dei contratti aggiudicati (27,1 M€) è inferiore del 19,7% al valore stimato (33,7 M€) (elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA su [57]). Il confronto è indicativo, perché il valore stimato può comprendere rinnovi e opzioni; l'avviso non distingue la quota del costo del lavoro.
- **CCNL applicato nell'indotto.** Il CCNL Mobilità/AF disciplina anche gli appalti ferroviari (pulizie, servizi, ristorazione, logistica) e il cambio appalto (art. 16) (fonte non ufficiale: circolare delle Segreterie nazionali, 10/07/2025) [76]. Gli avvisi di gara esaminati non indicano il CCNL

richiesto. La manutenzione affidata a imprese o costruttori può ricadere in altri contratti, per esempio metalmeccanici (fonte non ufficiale: FAST-Confsal, Francesco Toriello, 3/04/2026) [81].

- **Clausole sociali.** Il contratto di servizio sanziona il mancato controllo sulle imprese di pulizia [5], ma la clausola sociale per gli addetti degli appalti nella futura gara Intercity non è definita: la Relazione illustrativa del MIT disciplina il trasferimento del solo personale del gestore uscente e non tratta gli addetti degli appalti [91]. La IX Commissione ha chiesto la tutela del «personale impiegato negli appalti funzionali al servizio» [23].

6.2.3 Manutenzione e full service dei nuovi treni

Gli atti ufficiali confermano che una parte della manutenzione della nuova flotta Intercity è affidata al costruttore. Per i 12 elettrotreni **POP200 Intercity** acquistati con il PNRR, Trenitalia ha affidato ad Alstom il «full service manutentivo integrato di I e II livello inclusa la gestione del ripristino del decoro e della funzionalità» per 112,1 M€ [59]. Il sistema di trazione a batteria delle E464 ha un contratto di assistenza con il fornitore presso l'IMC Roma San Lorenzo [60]. Non sono stati trovati avvisi di full service per gli HMU e i BEMU. La Relazione MIT segnala che il gestore uscente sta verificando la possibilità di manutenere i Pop200 presso l'impianto di Lecce [17]. La manutenzione corrente della flotta tradizionale resta invece affidata in appalto, con contratti separati per manutenzione di 1° livello, micro-manutenzione e decoro [57][58].

Il tema è stato sollevato per l'Alta Velocità (fonte non ufficiale: posizione di FAST-Confsal Lazio, Marco Manna, «Le mani che curano i Frecciarossa», 5/11/2026: il full service «sottrae alle officine interne il lavoro più pregiato, quello sui mezzi più avanzati») [90]. L'articolo riguarda l'impianto AV di Roma San Lorenzo e non l'Intercity; qui è usato solo come spunto. Elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA: con l'ingresso dei nuovi treni la quota di manutenzione svolta nelle officine Trenitalia e in appalto può ridursi a favore del costruttore. Gli atti di gara dovranno chiarire se e come il contratto di full service passi al nuovo gestore insieme al materiale rotabile di proprietà MIT, e quali tutele abbia il personale degli IMC e degli appalti di manutenzione.

> **Valutazione del Centro Studi Fondazione SMA.** Gli appalti legati all'Intercity documentati in GUUE valgono circa 315 M€ su più anni, sommando i valori stimati delle procedure 2025-2026 senza le opzioni (accompagnamento notte, manutenzione, decoro, full service POP200, servizi minori; esclusa la manutenzione ciclica di Napoli, che riguarda flotte miste) (elaborazione su [56]-[60][63]). Il dato non comprende pulizie e ristorazione, per le quali non risulta un bando Intercity distinto. Sugli addetti degli appalti non esistono dati ufficiali: le due stime disponibili, di fonte sindacale, concordano su circa 1.500 addetti (stima FAST-Confsal di novembre 2026; «quasi 1.500» nella memoria unitaria del 10/03/2026) [93][27]. La parte più fragile sono le attività ad alta intensità di lavoro, come accompagnamento notte, pulizie e decoro, esposte a ribassi, proroghe e cambi appalto.

6.3 Il nuovo accordo interconfederale e le possibili ricadute

6.3.1 Stato dell'accordo

Il testo esaminato è l'«Accordo quadro sulla rappresentanza, gli assetti contrattuali, i salari e i contenuti della contrattazione collettiva», con un addendum per i servizi negli appalti pubblici [73]. **È un'ipotesi.** Il testo non riporta i nomi delle parti né la data, e nell'addendum restano i segnaposto «INSERIRE TITOLO» e «INSERIRE DATA» [73, p. 21]. (fonte non ufficiale: Sky TG24/ANSA, 12/11/2026: ipotesi siglata il 12/11/2026 da CGIL, CISL e UIL e da 13 associazioni datoriali, tra cui Confindustria e Confcommercio; firma formale indicata dai sindacati per il 14/12/2026) [74]. Confsal non risulta tra i firmatari indicati dalla stampa. L'accordo si dichiara aperto all'adesione di altre organizzazioni [73, p. 3]. L'adesione di Agens, associazione datoriale firmataria del CCNL ferroviario, non è stata verificata.

6.3.2 I contenuti rilevanti per l'Intercity

Tabella 13 – Contenuti dell'ipotesi di accordo interconfederale utili per l'Intercity

Tema	Che cosa prevede l'ipotesi	Rif.
CCNL di riferimento e anti-dumping	La rappresentatività misurata (iscritti e voti) è «elemento essenziale … del contrasto al dumping contrattuale, ai fini degli appalti pubblici e privati e del riconoscimento di tutti gli incentivi pubblici»	[73, pp. 5-6]
TEM e TEC	Ogni CCNL deve indicare per livello il trattamento economico minimo (TEM) e complessivo (TEC). Il TEM deve essere «immediatamente comparabile», senza «alcuna forma di compensazione, sostituzione o assorbimento». Il confronto considera welfare, sanità integrativa, previdenza, ore lavorabili e perimetro contrattuale. È richiamata l'efficacia anche nel Codice dei contratti pubblici	[73, pp. 10-12]
Tempi dei rinnovi	Piattaforme sei mesi prima della scadenza, risposta entro 30 giorni. Copertura economica ai sensi dell'art. 10 del DL 62/2026; adeguamento del TEM sull'IPCA-NEI che «non può essere assorbito dai successivi rinnovi»	[73, pp. 12-14]
Appalti e revisione prezzi	Addendum per i servizi negli appalti pubblici (D.Lgs. 36/2023): tabelle del costo del lavoro (art. 41, c. 13), equilibrio economico (art. 9). Le parti chiederanno a Governo, Parlamento, stazioni appaltanti e ANAC una revisione prezzi obbligatoria negli appalti di servizi	[73, pp. 21-22]
Rappresentanza e RSU	Passaggio da RSA a RSU al 50%+1, oppure su richiesta del 30%+1 dei lavoratori; preavviso di 90 giorni; accordi attuativi entro dicembre 2026	[73, pp. 5-6]
Clausola di salvaguardia	Nessuna modifica in peggio degli accordi vigenti	[73, p. 15]

6.3.3 Possibili ricadute sull'Intercity e sulla gara

- **Personale diretto.** Se l'impostazione TEM/TEC dell'accordo si affermasse, il confronto tra CCNL diversi nel subentro avverrebbe su voci misurabili, coerenti con l'art. 7 del DL 62/2026 [69][73]. Il CCNL Mobilità/AF diventerebbe più facilmente il parametro per verificare l'equivalenza dei contratti dei concorrenti. Elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA; l'effetto dipende dall'applicazione dell'accordo al settore ferroviario.

- **Appalti.** La richiesta di revisione prezzi obbligatoria e di tabelle del costo del lavoro riguarda direttamente appalti pluriennali come l'accompagnamento notte (36 mesi più rinnovo) e la manutenzione (fino a quattro anni) [56][57][73]. Elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA: gli aumenti del prossimo rinnovo del CCNL ferroviario dovrebbero trovare copertura nel prezzo d'appalto.
- **Rappresentanza.** Le regole su RSU e misurazione della rappresentatività varrebbero anche per un nuovo gestore Intercity che aderisse alle associazioni firmatarie [73].
- **Limiti.** L'accordo è un'ipotesi, non è ancora firmato in via definitiva e vincola solo le parti che lo sottoscrivono o vi aderiscono. Non cambia gli atti della gara Intercity, che restano regolati dalla norma di legge e dalle scelte del MIT.

6.4 Garanzie proposte

Sulla base dei §§ 6.1-6.3 il Centro Studi Fondazione SMA propone le garanzie seguenti, da discutere al convegno. Non sono posizioni ufficiali di FAST-Confsal né delle altre organizzazioni sindacali.

Tabella 14 – Garanzie proposte dal Centro Studi Fondazione SMA

Garanzia	Contenuto	Base
Dati pubblici sul personale	Pubblicazione, prima del bando, dell'elenco del personale aggiornato al 31/12/2025 in forma aggregata per profilo, impianto e direttrice, con la nota metodologica sui driver di imputazione, e degli addetti degli appalti collegati	Contratto di servizio art. 4.6 [5]; Reg. 1370/2007 art. 4.5 [2]; Relazione illustrativa MIT [91]
Clausola sociale piena	Trasferimento di tutto il personale diretto con diritti, anzianità e condizioni non peggiorative, per tutta la durata dell'affidamento	IX Commissione 23/06/2026 [23]; art. 2112 c.c. [66]
CCNL di riferimento	Indicazione negli atti di gara del CCNL Mobilità/AF come parametro, con verifica dell'equivalenza su TEM e TEC	DL 62/2026 art. 7 [69]; ipotesi di accordo [73]
Appalti funzionali al servizio	Clausola sociale estesa ad accompagnamento notte, pulizie, decoro e manutenzione; continuità nei cambi appalto	IX Commissione [23]; D.Lgs. 36/2023 art. 57 [68]
Costo del lavoro e revisione prezzi	Costo della manodopera non ribassabile e revisione dei prezzi per coprire i rinnovi contrattuali	D.Lgs. 36/2023 artt. 41 e 60 [68]; addendum all'accordo [73]
Manutenzione e impianti	Garanzie per il personale degli IMC e degli appalti di manutenzione nel passaggio alla nuova flotta in full service	Atti TED [57]-[60]; Relazione MIT [17]
Monitoraggio	Verifica periodica dell'applicazione delle clausole sociali, con penali	Consultazione di mercato [18]

7

Le posizioni di FAST-Confsal

Il capitolo ricostruisce le posizioni pubbliche di FAST-Confsal da comunicati, memorie e verbali sindacali e dagli articoli pubblicati su «La Voce – Trasporti e Diritti» fino al 14/11/2026, ammessi qui come fonti perché documentano la linea di FAST-Confsal (posizioni di parte). Le frasi tra virgolette sono citazioni letterali verificate sul testo pubblicato. Le posizioni sono in gran parte unitarie con FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTrasporti, UGL Ferrovieri e ORSA.

7.1 Cronologia delle prese di posizione

Tabella 15 – Prese di posizione pubbliche di FAST-Confsal: comunicati, documenti e articoli (fino al 14/11/2026)

Data	Documento	Contenuto essenziale	Fonte
24/05/2025; 21/11/2025; 15/01/2026	Comunicazioni unitarie al MIT (richiamate nella memoria del 10/03/2026)	Richiesta di confronto sul futuro affidamento	[27]
21/09/2025	Articolo su «La Voce – Trasporti e Diritti»: Pietro Serbassi, «Intercity, il bivio del 2027: gara obbligata o scelta politica?»	Obbligo del CCNL Mobilità/AF e dell'integrativo da scrivere nei capitolati o nel nuovo affidamento: «serve un vincolo preciso, riconosciuto e verificabile»	[78]
7/10/2025	Articolo su «La Voce – Trasporti e Diritti»: Valeria Mascoli, «Perchè la gara nella gara nei servizi pubblici non è sempre la scelta politica migliore»	La protezione sociale dei lavoratori resta «comunque in capo allo Stato»	[79]
7/03/2026	Articolo su «La Voce – Trasporti e Diritti»: Pietro Serbassi, «Liberalizzare non è una religione»	Spezzare il servizio «può produrre più interfacce, più costi di transizione, più dumping contrattuale e perfino gare deserte sulle tratte meno attrattive»	[80]
10/03/2026	Comunicato e memoria tecnico-regolatoria unitaria	Lotto unico IC+ICN; clausola sociale vincolante per tutta la durata; CCNL Mobilità/Area Attività Ferroviarie e secondo livello; tutela dell'indotto («quasi 1.500» addetti); divieto di subappalto; valutazione dell'affidamento diretto. Secondo il documento il MIT annuncia la gara «a fine giugno 2026»	[27]
10/03/2026 (prot. 174-2026)	Richiesta di audizione alla IX Commissione Camera	Futuro dei servizi IC e ICN in OSP	[28]
3/04/2026	Articolo su «La Voce – Trasporti e Diritti»: Francesco Toriello, «Liberalizzazione ferroviaria: l'illusione europea che ha aperto la porta al dumping contrattuale»	«La manutenzione dei rotabili viene sempre più spesso esternalizzata a società che applicano contratti metalmeccanici o della logistica, con salari inferiori, maggiore flessibilità e minori tutele»	[81]
17/05/2026	Articolo su «La Voce – Trasporti e Diritti»: Redazione, «Intercity, concorrenza e lavoro: la linea che non va superata»	«stesso settore, stesse regole, stesso contratto»; «Dove c'è servizio ferroviario deve esserci piena applicazione del CCNL Mobilità / Area AF»	[82]

Data	Documento	Contenuto essenziale	Fonte
23/05/2026	Articolo su «La Voce – Trasporti e Diritti»: Sabrina Mancini, «Gara servizi treni notte 2026 e futuro affidamento Intercity / Intercity Notte»	Appalti e gara del gestore sono collegati: assorbimento pieno, CCNL Mobilità/AF negli appalti, continuità nel cambio gestore. «Stessi treni, stessi diritti, stesse tutele»	[83]
9/06/2026	Incontro al MIT dopo la proclamazione dello sciopero	Secondo il resoconto sindacale il Viceministro condivide il lotto unico; lo sciopero dell'11/06 viene sospeso	[29]
15/06/2026	Articolo su «La Voce – Trasporti e Diritti»: Mattia Stella, «Liberalizzazione ferroviaria: il mercato cresce, il ferro no. E a pagare sono i lavoratori»	«Senza l'obbligo di adottare il contratto ferroviario di settore e senza clausole sociali vincolanti per tutta la filiera degli appalti, la concorrenza rischia di trasformarsi nuovamente in una corsa al ribasso sui diritti dei lavoratori»	[84]
24/06/2026	Articolo su «La Voce – Trasporti e Diritti»: Vincenzo Multari, «Intercity, il lotto unico non basta: ora la Locride entri davvero nell'Italia ferroviaria»	«Quando un servizio viene diviso, il primo prezzo lo paga quasi sempre il lavoro: personale diretto, appalti, assistenza, manutenzione, attività notturne»	[85]
7/07/2026	Comunicato «Intercity, il confronto entra nel vivo»	Tavolo MIT-Lavoro; lotto unico; clausola sociale; norma sull'obbligatorietà del CCNL Attività Ferroviarie	[29]
18/07/2026	Articolo su «La Voce – Trasporti e Diritti»: Pietro Serbassi, «Mercato e lavoro – due interessi diversi, un solo bene pubblico da difendere»	«La clausola sociale non è un dettaglio da inserire a margine di un bando: è la condizione senza la quale la gara produce risparmio per l'operatore e peggioramento per tutti gli altri»	[86]
28/07/2026	Articolo su «La Voce – Trasporti e Diritti»: Valeria Mascoli, «La lunga vertenza per la tutela del servizio pubblico Intercity»	Resta aperta «la definizione della clausola sociale che garantisca la piena occupazione e di una norma che renda vincolante per le imprese partecipanti il ricorso al CCNL delle Attività Ferroviarie» (articolo anteriore alla L. 152/2026)	[87]
30/07/2026 (prot. 24/06/SG)	Nota unitaria a MEF, MIT, Commissioni e gruppi sull'AC 2987	Sostegno al lotto unico; segnalazione della bocciatura dell'emendamento sulla clausola sociale in Commissione Bilancio; proposta di un comma 2-bis all'art. 9-bis; richiamo agli artt. 4.5-4.6 del Reg. 1370 e all'art. 11 del D.Lgs. 36/2023	[31]
2/08/2026	Articolo su «La Voce – Trasporti e Diritti»: Vincenzo Multari, «Intercity: la verità che nessuno vuole dire»	Ricostruzione della vertenza e delle responsabilità, comprese quelle del sindacato	[88]
agosto 2026	Comunicato FAST-Confsal (ripreso dalla stampa)	Il rinvio della gara come occasione per definire le clausole sociali	[32]
22-23/09/2026	Comunicato unitario e intervento del Segretario generale	No all'ipotesi dei due lotti; lotto unico nazionale; clausole sociali e contrattuali vincolanti; CCNL Mobilità-Attività Ferroviarie	[30]
2/11/2026	Articolo su «La Voce – Trasporti e Diritti»: Sabrina Mancini, «L'appalto al ribasso non pulisce niente: le stazioni, i treni e chi ci lavora»	Appalti di pulizia: costo del lavoro non ribassabile, CCNL di settore indicato nei bandi con verifica del TEC, clausola sociale esigibile, estensione dell'art. 16 nel rinnovo. «Lo stesso lavoro, nello stesso posto, deve avere lo stesso contratto. Punto.»	[89]
5/11/2026	Articolo su «La Voce – Trasporti e Diritti»: Marco Manna (FAST-Confsal Lazio), «Le mani che curano i Frecciarossa»	Alta Velocità: il full service del costruttore sottrae lavoro alle officine interne (usato solo come spunto, § 6.2.3)	[90]

Elaborazione del Centro Studi Fondazione SMA: le posizioni convergono su quattro richieste. Un solo contratto di riferimento, il CCNL Mobilità/AF, per personale diretto e appalti. Una clausola sociale vincolante per tutta la durata dell'affidamento e per tutta la filiera. Il contrasto ai ribassi sul costo del lavoro. L'unitarietà del servizio come tutela dell'occupazione.

Citazione verificata (comunicato unitario del 22/09/2026 [30]): «Non siamo contrari alla concorrenza in quanto tale. Chiediamo però che sia il mercato ad adattarsi alle esigenze del servizio pubblico e non il contrario. Il servizio universale Intercity deve continuare a unire il Paese».

Temi senza posizioni reperite. Non sono state trovate posizioni pubbliche di FAST-Confsal sulla stipula dei contratti 2009-2014 e 2017-2026, sul livello dei corrispettivi, sugli indicatori di qualità e sulle penali, né sui contratti di programma RFI in rapporto all'Intercity.

7.2 Confronto con i dati ufficiali

Tabella 16 – Posizioni di FAST-Confsal e riscontri ufficiali

Posizione FAST-Confsal	Riscontri ufficiali	Elementi critici
Lotto unico nazionale IC+ICN	Relazione MIT di luglio 2026 (Scenario 0) [17]; parere della IX Commissione del 23/06/2026 [23]; ICN accorpato al diurno in tutti gli scenari [17]	La L. 152/2026 ripristina l'obbligo di lotti [21]; il PNRR M3C1-R1.3 richiede contendibilità [16]; la Relazione di aprile 2026 preferiva tre lotti [16]
Clausola sociale vincolante	Reg. 1370/2007, artt. 4.5-4.6 [2]; «clausola sociale semplificata» nella Relazione MIT [17]; condizione c) V del parere della IX Commissione [23]; condizione del parere della IX Commissione del 15/07/2026 su C. 2987 [49]	Il Codice dei contratti, compreso l'art. 11, non si applica ai contratti ferroviari OSP (art. 149, c. 3) [17]
CCNL Mobilità/Attività Ferroviarie	Un operatore del market test chiede il CCNL di settore [18]; Trenitalia applica il CCNL Mobilità/AF [70]; art. 7 DL 62/2026: TEC dei CCNL comparativamente più rappresentativi come parametro [69]	Un altro operatore chiede CCNL «equivalenti» [18]
Tutela degli appalti	Gli obblighi verso il personale rientrano tra le categorie di OSP [17]; appalti Intercity da avvisi GUUE per circa 315 M€ (Tabella 12); il parere della IX Commissione del 23/06/2026 chiede la tutela del personale degli appalti funzionali al servizio [23]	Numero degli addetti dell'indotto non disponibile da fonte ufficiale (fonte non ufficiale: stima FAST-Confsal, novembre 2026: circa 1.500, di cui circa 800 nella pulizia e circa 700 nell'assistenza) [93] (fonte non ufficiale: memoria sindacale, 10/03/2026: quasi 1.500) [27]; nessun bando di pulizia o ristorazione specifico per l'Intercity reperito [64]
Continuità del servizio e Mezzogiorno	Condizione c) VI del parere: i servizi attuali come livello minimo [23]; puntualità peggiore sulla Roma-Puglia [11]	–

7.3 Osservazioni del Centro Studi Fondazione SMA

- La linea del lotto unico ha avuto riscontri istituzionali nel giugno e luglio 2026 (IX Commissione, Relazione MIT), ma è stata **superata dalla legge di conversione** del DL 107. Il confronto potrebbe spostarsi sulla configurazione dei lotti (numero, dimensione, collocazione dell'ICN, impianti di manutenzione) e su una clausola sociale uniforme per tutti i lotti.

- Il richiamo all'art. 11 del Codice dei contratti, presente nella nota sindacale del 30/07/2026 e nel parere parlamentare, è esposto all'obiezione dell'art. 149, c. 3 del Codice. Una base più solida è il Reg. 1370/2007 (artt. 4.5-4.6), che consente di imporre il trasferimento del personale e standard sociali. Per gli appalti di servizi di Trenitalia, invece, gli artt. 11 e 57 del Codice si applicano (art. 141) [68].
- La richiesta di un solo contratto per personale diretto e appalti trova un appoggio nell'art. 7 del DL 62/2026 e, se sarà firmata, nell'impostazione TEM/TEC dell'ipotesi di accordo interconfederale (§ 6.3) [69][73].

8 Conclusioni e spunti di analisi

Quelli che seguono sono spunti di analisi del Centro Studi Fondazione SMA, offerti come contributo al dibattito del convegno di FAST-Confsal del 24/11/2026. Non sono posizioni ufficiali di FAST-Confsal né delle altre organizzazioni sindacali.

- **Valore reale del corrispettivo.** Il corrispettivo è fermo in termini nominali dal 2018 e la stima di gara (circa 365 M€ l'anno per 15 anni) è dello stesso ordine. Si potrebbe chiedere al MIT il Piano economico-finanziario e l'indicizzazione prevista, per valutare la sostenibilità del costo del lavoro.
- **Qualità sotto obiettivo.** Dal 2017 la puntualità entro 30' perde 3,4 punti e la regolarità quasi 2. Si potrebbe chiedere che gli obiettivi tengano conto dei cantieri RFI e che le penali non si scarichino sulle condizioni di lavoro.
- **Dati sul lavoro.** Il personale diretto è ora documentato: 2.938 persone non dirigenti nell'elenco Trenitalia trasmesso al MIT (dati 2024) [91][92]; con l'indotto, stimato in circa 1.500 addetti da fonte non ufficiale [93], il perimetro supera le 4.400 persone. Mancano ancora un dato ufficiale sugli addetti degli appalti e l'aggiornamento dell'elenco al 31/12/2025. Si potrebbe chiedere la pubblicazione in forma aggregata dell'elenco aggiornato e della nota metodologica sui driver di imputazione, e un censimento ufficiale degli addetti degli appalti funzionali al servizio.
- **Appalti.** Gli appalti legati all'Intercity documentati in GUUE valgono circa 315 M€ di valori stimati [56]-[60][63]; le attività ad alta intensità di lavoro (accompagnamento notte, pulizie, decoro) sono esposte a ribassi, proroghe e cambi appalto. Si potrebbe chiedere che la clausola sociale della gara copra anche gli appalti funzionali al servizio, come indica il parere della IX Commissione [23], con CCNL di riferimento indicato e costo della manodopera non ribassabile [68].
- **Full service.** La manutenzione dei POP200 Intercity è affidata al costruttore Alstom [59]. Gli atti di gara dovrebbero chiarire il destino del contratto di full service nel subentro e le tutele del personale degli impianti di manutenzione.
- **Accordo interconfederale.** Se l'ipotesi sarà firmata e vi aderiranno le associazioni del settore, TEM/TEC e revisione prezzi offriranno strumenti per verificare l'equivalenza dei contratti dei concorrenti e coprire i rinnovi negli appalti [73]. Al 14/11/2026 è un'ipotesi.
- **Garanzie.** Le sette garanzie della Tabella 14 (dati pubblici sul personale, clausola sociale piena, CCNL di riferimento, appalti funzionali, costo del lavoro e revisione prezzi, manutenzione e impianti, monitoraggio) possono servire da base per la discussione del convegno.
- **Lotti.** Con l'obbligo di lotti ripristinato, si possono studiare criteri di salvaguardia: limiti alla frammentazione, ICN con la direttrice di riferimento, gestione condivisa delle officine, clausola sociale identica per tutti i lotti.

- **Base giuridica della clausola sociale.** Secondo l'analisi del Centro Studi Fondazione SMA, una base più solida è data dagli artt. 4.5-4.6 del Reg. 1370/2007 e dall'art. 9-bis della L. 118/2022, anziché dall'art. 11 del Codice, che vale invece per gli appalti di servizi di Trenitalia [68].
- **PNRR e materiale rotabile.** Il materiale di proprietà del MIT (art. 9-quater) riduce le barriere all'ingresso. Si possono chiedere garanzie per il personale degli impianti che seguirà i rotabili.
- **Iniziativa parlamentare.** Si potrebbe sollecitare l'audizione chiesta nel marzo 2026 e seguire la revisione delle milestone PNRR M3C1-26/27.

Bibliografia e fonti

[1] MIT – Contratto per i servizi ferroviari passeggeri di interesse nazionale (pagina documentale; contiene contratti, atti e D.D. 7/2026). https://www.mit.gov.it/documentazione/contratto-relativo-ai-servizi-di-trasporto-ferroviario-passeggeri-di-interesse-0

[2] Regolamento (CE) n. 1370/2007, testo consolidato (EUR-Lex). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:02007R1370-20171224

[3] ART – Delibera n. 48/2017. https://www.autorita-trasporti.it/delibere/delibera-n-48-2017/

[4] ART – Delibera n. 16/2018. https://www.autorita-trasporti.it/delibere/delibera-n-16-2018/

[5] Contratto di servizio Intercity 2017-2026 (MIT, MEF, Trenitalia), registrato dalla Corte dei conti il 27/11/2017 – disponibile alla pagina [1].

[6] Atto ricognitivo/aggiuntivo al contratto 2009-2014, agosto 2016, registrato dalla Corte dei conti il 21/09/2016 – pagina [1].

[7] MIT – Prospetti annuali degli indicatori di contabilità regolatoria del servizio passeggeri di interesse nazionale, 2009-2016. https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/documentazione/2016-10/Prospetto_Passeggeri_2009.pdf (stesso schema di URL per gli anni 2010-2014); https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/documentazione/2017-08/ProspettoPasseggeri_2015_0.pdf ; .../2017-08/ProspettoPasseggeri_2016_0.pdf ; pagina del contratto [1].

[8] MIT – D.D. 3 febbraio 2026, n. 7. https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2026-02/TFE.REGISTRO%20DECRETI.2026.0000007.pdf

[9] RFI – Il contratto di programma. https://www.rfi.it/it/chi-siamo/Il-rapporto-con-lo-Stato-e-con-gli-stakeholder/il-contratto-di-Programma.html

[10] Normattiva – L. 166/2002. https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2002-08-01;166

[11] MIT – Relazione al CIPE sul contratto Intercity, anno 2024 (firmata l'08/08/2025). https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2025-12/Relazione_Cipe_2024.pdf

[12] Camera dei deputati, IX Commissione – audizione del 3/11/2011. https://documenti.camera.it/_dati/leg16/lavori/stencomm/09/indag/merci/2011/1103/pdf003.pdf

[13] GUUE/TED – Avviso di preinformazione 134792-2025, GU S 42/2025 del 28/02/2025. https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/134792-2025

[14] GUUE/TED – Avviso di rettifica 60366-2026, GU S 18/2026 del 27/01/2026. https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/60366-2026

[15] MIT – Procedura di gara Intercity (pagina aggiornata al 10/07/2026). https://www.mit.gov.it/documentazione/procedura-di-gara-per-laffidamento-dei-servizi-di-trasporto-ferroviario-passeggeri

[16] MIT/Invitalia – Relazione sui lotti, aprile 2026 (pubbl. 24/04/2026). https://trasparenza.mit.gov.it/archivio105_procedure-dal-01012024_0_19458_984_1.html ; Struttura di missione PNRR, VII Relazione al Parlamento (gennaio 2026). https://www.italiadomani.gov.it

[17] MIT/Invitalia – Relazione aggiornata sui lotti, luglio 2026 (pubbl. 10/07/2026). https://trasparenza.mit.gov.it/archivio105_procedure-dal-01012024_0_21958_984_1.html

[18] MIT – Relazione sugli esiti della consultazione di mercato (10/07/2026). https://trasparenza.mit.gov.it/archivio105_procedure-dal-01012024_0_21948_984_1.html

[19] Camera dei deputati – Doc. XXVII n. 11, XVII legislatura. https://documenti.camera.it/_dati/leg17/lavori/documentiparlamentari/indiceetesti/027/011/00000005.pdf

[20] Normattiva – DL 26 giugno 2026, n. 107, testo coordinato con la L. 7 agosto 2026, n. 152. https://www.normattiva.it/eli/id/2026/08/20/26A04179/ORIGINAL ; Consiglio dei Ministri, comunicato n. 179 del 22/06/2026. https://www.governo.it/it/articolo/comunicato-stampa-del-consiglio-dei-ministri-n-179/32157

[21] Normattiva – L. 118/2022, art. 9-bis vigente. https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2022-08-05;118~art9bis

[22] MIT – comunicati del 6/03/2025, del 20/05/2025 e del 23/02/2026 sulla procedura Intercity (www.mit.gov.it); consultazione su consultazione.gov.it (19/02-20/03/2026).

[23] Camera dei deputati, IX Commissione – seduta del 23/06/2026, parere sull'AG 397 (DSPM). https://www.camera.it/leg19/824?anno=2026&commissione=09&giorno=23&mese=06&tipo=A&view= ; https://www.camera.it/leg19/682?atto=397&idLegislatura=19&tipoAtto=Atto

[24] MIT – «Nuovo contratto Intercity» (2017). https://www.mit.gov.it/node/4462

[25] RFI – CdP-I, aggiornamento 2025, e CdP-S, atti integrativi (comunicati del 22/12/2022 e del 30/06/2025) – pagina [9].

[26] ART – Consultazione della Delibera 101/2026, contributo di Trenitalia (prot. ART 68650 del 15/09/2026). https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2026/06/TRENITALIA.pdf

[27] FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTrasporti, UGL, FAST-Confsal, ORSA – Comunicato e memoria tecnico-regolatoria (10/03/2026). https://mobilita.sindacatofast.it/sites/default/files/_comunicato%20e%20memeria%20tecnico-regolatoria.pdf

[28] Richiesta unitaria di audizione alla IX Commissione (10/03/2026, prot. 174-2026). https://mobilita.sindacatofast.it/sites/default/files/Richiesta%20di%20audizione%20sul%20futuro%20dei%20servizi%20ferroviari%20Intercity%20e%20Intercity%20Notte%20sottoposti%20a%20obblighi%20di%20servizio%20pubblico.pdf

[29] FAST-Confsal – «Intercity, il confronto entra nel vivo» (7/07/2026). https://www.sindacatofast.it/?q=node%2F98911

[30] Comunicato unitario del 22/09/2026 (https://www.cisl.it/intercity-lotto-unico-nazionale/) e intervento del Segretario generale FAST-Confsal del 23/09/2026 (https://www.paeseroma.it/comunicati-stampa/2026/09/23/fast-confsal-intercity-lotto-unico-nazionale-no-a-ipotesi-di-suddivisione-in-due-lotti/).

[31] Nota unitaria prot. 24/06/SG del 30/07/2026 sull'AC 2987 (documento sindacale).

[32] FAST-Confsal – «Servizio InterCity. Rinviata la gara, resta aperta la questione delle clausole sociali» (agosto 2026). https://www.informazione.news/c/ED9D7025-26E0-40BC-A38E-249B2F1E8573/FAST-Confsal-Servizio-InterCity-Rinviata-la-gara-resta-aperta-la-questione-delle-clausole-sociali

— Fonti aggiunte con l'integrazione del 14/11/2026 —

[33] Gazzetta Ufficiale – L. 20 aprile 2026, n. 50, conversione del DL 19 febbraio 2026, n. 19 (GU SG n. 91 del 20/04/2026). https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2026/04/20/26G00067/SG ; Normattiva, DL 19/2026: https://www.normattiva.it/eli/id/2026/02/19/26G00039/ORIGINAL

[34] ART – Relazione annuale al Parlamento 2026, § 3.2.3.1 (settembre 2026). https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2026/09/2026-ART-Relazione-Annuale_web.pdf

[35] Camera dei deputati, Servizio Studi – Dossier n. 529 del 7/02/2006 sullo schema di contratto di servizio Stato-Trenitalia 2004-2005. https://documenti.camera.it/Leg14/dossier/Testi/TR0463.htm

[36] Corte dei conti – Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A., esercizi 2007-2008, Doc. XV n. 122, p. 51. https://documenti.camera.it/_dati/leg16/lavori/documentiparlamentari/indiceetesti/015/122/INTERO.pdf

[37] Gruppo FS – Bilancio consolidato 2006, p. 191, e Bilancio consolidato 2007. https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/investor-relations/bilanci/BilancioFSI_2006.pdf ; https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/investor-relations/bilanci/BilancioFSI_2007.pdf

[38] DL 1 ottobre 2007, n. 159, art. 9, c. 1 (Gazzetta Ufficiale / Normattiva). https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legge:2007-10-01;159

[39] Camera dei deputati – Risposta del Governo all'interrogazione 4-00389 (5/08/2008). https://parlamento16.openpolis.it/atto/documento/id/13227

[40] MIT – Relazione illustrativa al CIPE sullo schema di contratto di servizio con Trenitalia, 27/03/2008, § 2.3 (documento ministeriale trasmesso via fax alle organizzazioni sindacali il 9/07/2008; copia disponibile solo sul sito FAST-Confsal). https://mobilita.sindacatofast.it/docimmagini/x0t1_1.pdf

[41] Trenitalia – Bilancio di esercizio 2008. https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/chi-siamo1/societ%C3%A0-del-gruppo/trenitalia/Bilancio_trenitalia_2008.pdf

[42] Trenitalia – Bilancio di esercizio 2009 (sezione del Gruppo FS, Società del Gruppo – Trenitalia). https://www.fsitaliane.it

[43] Camera dei deputati, IX Commissione – audizione della Ragioneria generale dello Stato del 12/07/2011. https://documenti.camera.it/_dati/leg16/lavori/stencomm/09/indag/merci/2011/0712/pdf001.pdf

[44] Cascetta E., Coppola P. (Università di Napoli Federico II / Tor Vergata) – «High Speed Rail (HSR) induced demand models», EWGT 2013, Procedia – Social and Behavioral Sciences (studio accademico). https://art.torvergata.it/retrieve/e291c0d4-9b9d-cddb-e053-3a05fe0aa144/CascettaCoppola_EWGT2013_PROCEDIA_fast%20track.pdf

[45] MIT – Relazioni annuali al CIPE sul contratto di servizio media e lunga percorrenza 2020, 2021, 2022 e 2023. https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/documentazione/2021-07/Relazione_Cipe_2020.pdf ; https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2022-08/Relazione_Cipe_2021.pdf ; https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2023-11/Relazione_Cipe_2022.pdf ; https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2024-11/Relazione_Cipe_2023.pdf

[46] FONTE NON UFFICIALE – CUB Trasporti, «Intercity Notte: nuova gara d'appalto, lavoratori tenuti all'oscuro» (2026). https://cub.it/intercity-notte-nuova-gara-dappalto-lavoratori-tenuti-alloscuro/

[47] Presidenza del Consiglio, Struttura di missione PNRR – Ottava Relazione al Parlamento sullo stato di attuazione del PNRR (settembre 2026). https://www.osservatoriorecovery.it/wp-content/uploads/2026/09/Ottava-Relazione-al-Parlamento-stato-attuazione-PNRR.pdf

[48] ANAC – Audizione del Presidente alla V Commissione Camera sul DL 107/2026 (7/07/2026, pubbl. 15/07/2026) e protocollo di vigilanza collaborativa MIT-Invitalia-ANAC (26/03/2026). https://www.anticorruzione.it/-/news.audizione.dl.ifrastrutture.pnrr ; https://www.anticorruzione.it/-/osservazioni.attuazione.pnrr.camera.07.07.2026

[49] Camera dei deputati, IX Commissione – seduta del 15/07/2026, parere su C. 2987 (Allegato 8). https://www.camera.it/leg19/824?anno=2026&commissione=09&giorno=15&mese=07&tipo=A&view=

[50] ART – President's Address, Relazione annuale 2026 (22/09/2026; traduzione inglese di cortesia). https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2026/10/2026-ART-Presidents-Address.pdf

[51] FONTE NON UFFICIALE – DIAC, «Per la gara Intercity un lotto piccolo come la Liguria, senza la partecipazione di Trenitalia» (23/09/2026). https://diariodiac.it/per-la-gara-intercity-un-lotto-piccolo-come-la-liguria-senza-la-partecipazione-di-trenitalia-sul-ritardo-dei-pef-autostradali-pesano-anche-gli-extracosti-investimenti-ferroviari-bene-la-riforma/

— Fonti aggiunte con l'integrazione del capitolo sul lavoro (14/11/2026) —

[52] Trenitalia – Carta dei servizi Intercity 2025. https://www.trenitalia.com/content/dam/trenitalia/allegati/info/carta-dei-servizi/Carta_Servizi_IC_2025.pdf

[53] Trenitalia – Disposizione organizzativa n. 222/AD del 21/06/2021 (documento aziendale; copia disponibile solo sul sito FAST-Confsal). https://mobilita.sindacatofast.it/sites/default/files/DOr%20n.222%20AD%20del%2021%20giu%202021.pdf

[54] GUUE/TED – Avviso 397793-2024 (4/07/2024), servizi a bordo dei treni notte. https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/397793-2024

[55] GUUE/TED – Avviso di esito 490989-2025 (28/07/2025), gara revocata. https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/490989-2025

[56] GUUE/TED – Avviso 303749-2026 (GU S 85/2026, 4/05/2026), accoglienza, sorveglianza e accompagnamento sui treni notte. https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/303749-2026

[57] GUUE/TED – Avvisi 850084-2025 e 646266-2026 (18/09/2026), manutenzione corrente di 1° livello della flotta Intercity. https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/850084-2025 ; https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/646266-2026

[58] GUUE/TED – Avviso 784686-2026 (11/11/2026), micro-manutenzione e decoro dei rotabili della Direzione Operations Intercity. https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/784686-2026

[59] GUUE/TED – Avviso 252011-2026 (14/04/2026), opzione full service POP200 IC (Alstom Ferroviaria). https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/252011-2026

[60] GUUE/TED – Avviso 630038-2026 (14/09/2026), assistenza al sistema di trazione a batteria E464 della DOIC. https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/630038-2026

[61] GUUE/TED – Avviso 492224-2026 (16/07/2026), manutenzione ciclica OMC Napoli Santa Maria La Bruna. https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/492224-2026

[62] GUUE/TED – Avviso 462155-2026 (6/07/2026), global service IMC Roma San Lorenzo Intercity. https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/462155-2026

[63] GUUE/TED – Avvisi 682132-2026 (5/10/2026) e 111875-2026, servizi alla flotta e agli impianti DOIC. https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/682132-2026 ; https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/111875-2026

[64] GUUE/TED – Bandi di pulizia Trenitalia 504669-2025, 371721-2026, 792410-2026 e 822122-2025 (Direzione Business Regionale, Direzione Operations AV, Direzione Tecnica). https://ted.europa.eu/it/notice/-/detail/792410-2026

[65] Direttiva 2001/23/CE, art. 3 (EUR-Lex). https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32001L0023

[66] Codice civile, art. 2112 (Normattiva). https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1942-03-16;262~art2112

[67] DL 24 aprile 2017, n. 50, art. 48, c. 7, lett. e), conv. L. 96/2017 (Normattiva). https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legge:2017-04-24;50

[68] D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36, artt. 11, 41, 57, 60 e 141 (Normattiva). https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2023-03-31;36

[69] DL 30 aprile 2026, n. 62, conv. L. 25 giugno 2026, n. 112, artt. 7 e 10 (G.U. n. 147 del 27/06/2026). https://www.normattiva.it/eli/id/2026/04/30/26G00082/ORIGINAL

[70] Corte dei conti – Determinazione e relazione n. 117/2026 sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., esercizio 2024 (Doc. XV n. 601), cap. 7 (contratti applicati). https://www.camera.it/temiap/2026/08/03/OCD177-9174.pdf

[71] Gruppo FS – Comunicato stampa del 22/05/2025 «Firmato CCNL attività ferroviarie e Contratto Aziendale FS». https://www.fsitaliane.it/it/media/comunicati-stampa/2025/5/22/gruppo-fs-firmato-ccnl-contratto-aziendale-fs.html

[72] De Marco C., Garilli A. (Università di Palermo) – «Salario giusto e contratto collettivo di riferimento: una rinnovata prospettiva dell'art. 36 Cost.», Lavoro Diritti Europa, n. 3/2026 (studio accademico). https://www.lavorodirittieuropa.it/images/DE_MARCO_GARILLI_1.pdf

[73] TESTO DELL'ACCORDO (IPOTESI) – «Accordo quadro sulla rappresentanza, gli assetti contrattuali, i salari e i contenuti della contrattazione collettiva», con addendum sui servizi negli appalti pubblici. Ipotesi di accordo interconfederale; testo senza nomi delle parti e senza data (copia di lavoro, 22 pagine).

[74] FONTE NON UFFICIALE – Sky TG24 (fonte ANSA), «Salari e contratti nazionali, accordo tra sindacati e imprese: novità e cosa prevede» (12/11/2026). https://tg24.sky.it/economia/2026/11/12/salari-contratti-accordo-sindacati-imprese-cosa-prevede

[75] FONTE NON UFFICIALE – Segreterie nazionali, comunicato sull'incontro con Trenitalia sugli appalti ferroviari (14/10/2026). https://mobilita.sindacatofast.it/sites/default/files/_Comunicato%20Incontro%20Trenitalia%20Appalti%20Ferroviari.pdf

[76] FONTE NON UFFICIALE – Segreterie nazionali delle organizzazioni firmatarie, circolare prot. 08/03/SN del 10/07/2025 alle imprese degli appalti ferroviari sul CCNL del 22/05/2025. https://mobilita.sindacatofast.it/sites/default/files/CCNL%20della%20Mobilit%C3%A0_Area%20contrattuale%20Attivit%C3%A0%20Ferroviarie%20del%2022%20maggio%202025%20di%20rinnovo%20del%20CCNL%20Mobilit%C3%A0_Area%20AF%20del%2022%20marzo%202022.pdf

[77] FONTE NON UFFICIALE – ilccnl.it, testo consolidato del CCNL Mobilità/Area Attività Ferroviarie 22/05/2025 (scadenza 31/12/2026), consultato il 14/11/2026. https://ilccnl.it/ccnl/ferrovie---attivita-ferroviarie/attivita-ferroviarie-dal-010103

[78] FONTE NON UFFICIALE (posizione di parte) – Pietro Serbassi, «Intercity, il bivio del 2027: gara obbligata o scelta politica?», La Voce – Trasporti e Diritti, 21/09/2025. https://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2025/09/21/intercity-il-bivi-del-2027-gara-obbligata-o-scelta-politica/

[79] FONTE NON UFFICIALE (posizione di parte) – Valeria Mascoli, «Perchè la gara nella gara nei servizi pubblici non è sempre la scelta politica migliore», La Voce – Trasporti e Diritti, 7/10/2025. https://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2025/10/07/perche-la-gara-nei-servizi-pubblici-non-e-sempre-la-scelta-politica-migliore/

[80] FONTE NON UFFICIALE (posizione di parte) – Pietro Serbassi, «Liberalizzare non è una religione», La Voce – Trasporti e Diritti, 7/03/2026. https://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2026/03/07/liberalizzare-non-e-una-religione/

[81] FONTE NON UFFICIALE (posizione di parte) – Francesco Toriello, «Liberalizzazione ferroviaria: l'illusione europea che ha aperto la porta al dumping contrattuale», La Voce – Trasporti e Diritti, 3/04/2026. https://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2026/04/03/liberalizzazione-ferroviaria-lillusione-europea-che-ha-aperto-la-porta-al-dumping-contrattuale/

[82] FONTE NON UFFICIALE (posizione di parte) – Redazione, «Intercity, concorrenza e lavoro: la linea che non va superata», La Voce – Trasporti e Diritti, 17/05/2026. https://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2026/05/17/intercity-concorrenza-e-lavoro-la-linea-che-non-va-superata/

[83] FONTE NON UFFICIALE (posizione di parte) – Sabrina Mancini, «Gara servizi treni notte 2026 e futuro affidamento Intercity / Intercity Notte», La Voce – Trasporti e Diritti, 23/05/2026. https://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2026/05/23/gara-intercity-e-intercity-notte/

[84] FONTE NON UFFICIALE (posizione di parte) – Mattia Stella, «Liberalizzazione ferroviaria: il mercato cresce, il ferro no. E a pagare sono i lavoratori», La Voce – Trasporti e Diritti, 15/06/2026. https://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2026/06/15/liberalizzazione-ferroviaria-il-mercato-cresce-il-ferro-no-e-a-pagare-sono-i-lavoratori/

[85] FONTE NON UFFICIALE (posizione di parte) – Vincenzo Multari, «Intercity, il lotto unico non basta: ora la Locride entri davvero nell'Italia ferroviaria», La Voce – Trasporti e Diritti, 24/06/2026. https://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2026/06/24/intercity-il-lotto-unico-non-basta-ora-la-locride-entri-davvero-nellitalia-ferroviaria/

[86] FONTE NON UFFICIALE (posizione di parte) – Pietro Serbassi, «Mercato e lavoro – due interessi diversi, un solo bene pubblico da difendere», La Voce – Trasporti e Diritti, 18/07/2026. https://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2026/07/18/mercato-e-lavoro-due-interessi-diversi-un-solo-bene-pubblico-da-difendere/

[87] FONTE NON UFFICIALE (posizione di parte) – Valeria Mascoli, «La lunga vertenza per la tutela del servizio pubblico Intercity», La Voce – Trasporti e Diritti, 28/07/2026. https://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2026/07/28/la-lunga-vertenza-per-la-tutela-del-servizio-pubblico-intercity/

[88] FONTE NON UFFICIALE (posizione di parte) – Vincenzo Multari, «Intercity: la verità che nessuno vuole dire», La Voce – Trasporti e Diritti, 2/08/2026. https://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2026/08/02/intercity-la-verita-che-nessuno-vuole-dire/

[89] FONTE NON UFFICIALE (posizione di parte) – Sabrina Mancini, «L'appalto al ribasso non pulisce niente: le stazioni, i treni e chi ci lavora», La Voce – Trasporti e Diritti, 2/11/2026. https://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2026/11/02/lappalto-al-ribasso-non-pulisce-niente-le-stazioni-i-treni-e-chi-ci-lavora/

[90] FONTE NON UFFICIALE (posizione di parte) – Marco Manna (FAST-Confsal Lazio), «Le mani che curano i Frecciarossa», La Voce – Trasporti e Diritti, 5/11/2026. https://lavocetrasportiediritti.it/index.php/2026/11/05/le-mani-che-curano-i-frecciarossa/

[91] MIT, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie – «Relazione illustrativa», Allegato n. 2 alla Nota di avvio della consultazione con il gestore uscente e le organizzazioni sindacali sui servizi di trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza sottoposti a obblighi di servizio pubblico, 2026 (documento trasmesso alle organizzazioni sindacali; non pubblicato sul sito MIT alla data di consultazione).

[92] Trenitalia S.p.A. – «Allegato 1 – Elenco del Personale» del perimetro Intercity (personale non dirigente, dati 2024), trasmesso al MIT con nota prot. n. 6487 del 17/02/2026; allegato n. 1 alla Nota MIT di avvio della consultazione (documento trasmesso alle organizzazioni sindacali).

[93] Stima FAST-Confsal, novembre 2026 (non ufficiale): addetti degli appalti collegati al servizio Intercity.

Dichiarazione sull'utilizzo dell'intelligenza artificiale

Il presente contenuto è stato elaborato con il supporto di strumenti di intelligenza artificiale, utilizzati sotto la diretta supervisione umana. La revisione, la verifica delle informazioni e l'approvazione finale sono state effettuate dall'autore, che mantiene la piena responsabilità dei contenuti e delle valutazioni espresse.