Segreterie Nazionali

Roma, 27 febbraio 2026

PROT. 075-26-mg

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Matteo Salvini
segreteria.ministro@mit.gov.it

Ministro dell'Economia e delle Finanze
Giancarlo Giorgetti
segreteria.ministro@mef.gov.it

Commisione Trasporti

Commisione Bilancio

Gruppi Parlamentari

camera_protcentrale@certcamera.it

E , p. c.

Ferrovie dello Stato S.p.A.
Amministratore Delegato
S. Donnarumma
s.donnarumma@fsitaliane.it

Oggetto: investimenti ferroviari, modello RAB gare per i servizi Intercity e Regionali

Le scriventi Organizzazioni Sindacali trasmettono, in allegato alla presente, un documento di analisi e valutazione concernente alcune questioni di rilievo strategico per il sistema ferroviario nazionale.

In particolare, il documento affronta i temi del finanziamento degli investimenti ferroviari nella fase successiva al PNRR, le ipotesi di introduzione del modello Regulatory Asset Base (RAB) e il quadro relativo alle future gare per l'affidamento dei servizi ferroviari Intercity e Regionali.

Con la trasmissione del documento le Organizzazioni Sindacali intendono offrire un contributo al confronto istituzionale su temi che riguardano il futuro del sistema ferroviario e auspicano l'avvio di un momento di approfondimento con il Governo e le istituzioni nazionali.

Cordiali saluti

FILT- CGIL (Malorgio)	FIT -CISL (Pellecchia)	UILTRASPORTI (Verzari)	UGL Ferrovieri E. Favetta	FAST (Serbassi)	ORSA Trasporti A. Pelle

SUL FINANZIAMENTO DEGLI INVESTIMENTI FERROVIARI, SUL MODELLO RAB E SULLE GARE PER I SERVIZI INTERCITY E REGIONALI

1. Premessa

Le scriventi Organizzazioni Sindacali intendono sottoporre all'attenzione del Governo, del Parlamento e delle Commissioni competenti una serie di criticità strategiche che riguardano il futuro del sistema ferroviario nazionale, con particolare riferimento al finanziamento degli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, all'ipotesi di introduzione del modello Regulatory Asset Base (RAB) e all'avvio delle gare per l'affidamento dei servizi ferroviari Intercity e Regionali a partire dal 2026.

Il tema non riguarda esclusivamente l'assetto societario del Gruppo FS, ma investe direttamente la politica industriale del Paese, la coesione territoriale, la qualità dei servizi pubblici, la tutela dell'occupazione e la sicurezza del trasporto ferroviario.

Le questioni sollevate nel presente documento costituiscono altresì un contributo responsabile al dibattito pubblico su un'infrastruttura strategica nazionale. Il sistema ferroviario rappresenta un asse portante della politica industriale, ambientale e di coesione territoriale del Paese e richiede decisioni strutturali, trasparenti e condivise, coerenti con l'interesse generale.

---

2. Il quadro finanziario post-PNRR

Al Gruppo FS sono stati assegnati circa 25,9 miliardi di euro tra risorse del PNRR e del Fondo Complementare, destinati prevalentemente allo sviluppo e al potenziamento della rete ferroviaria nazionale e regionale. Tali risorse hanno consentito un'accelerazione significativa degli investimenti infrastrutturali, dei programmi di ammodernamento tecnologico e dei processi di digitalizzazione.

Il PNRR ha natura straordinaria e temporanea, è vincolato a scadenze stringenti e non risultano, allo stato attuale, stanziamenti pubblici strutturali equivalenti nella Legge di Bilancio per il periodo successivo.

Con la conclusione del PNRR si apre dunque una questione strutturale di copertura finanziaria per garantire il completamento dei cantieri già avviati; la continuità dei programmi infrastrutturali; la tenuta del modello industriale e occupazionale del Gruppo.

La riduzione o l'interruzione del ciclo di investimenti pubblici al sistema inerente al trasporto ferroviari**o** non avrebbe effetti circoscritti al Gruppo FS e al settore, ma determinerebbe un impatto macroeconomico negativo sull'intero sistema produttivo, sull'occupazione diretta e indiretta e sulla capacità del Paese di rispettare gli obiettivi di transizione ecologica e digitale.

---

3. Ricorso al mercato e proposta di modello RAB

In assenza di risorse pubbliche adeguate, il Gruppo FS ha intensificato il ricorso al mercato dei capitali e ha avviato interlocuzioni istituzionali in merito alla possibile introduzione del modello RAB.

Il modello RAB prevede la remunerazione regolata del capitale investito, con l'obiettivo di attrarre investitori privati attraverso un quadro stabile e garantito di rendimento.

Le scriventi Organizzazioni Sindacali esprimono una valutazione fortemente critica su questa prospettiva.

La rete ferroviaria nazionale costituisce un'infrastruttura strategica e un bene pubblico essenziale. Il suo finanziamento deve restare una responsabilità primaria dello Stato. L'introduzione strutturale di logiche di remunerazione del capitale privato su un'infrastruttura fondamentale rischia di: alterare l'equilibrio tra interesse generale e logiche di rendimento; condizionare le scelte industriali future; trasferire nel tempo e sulle generazioni future il costo degli investimenti; aumentare la pressione finanziaria sulla gestione.

La mancanza di stanziamenti pubblici non può diventare la giustificazione per una trasformazione strutturale del modello di finanziamento.

Tutto ciò premesso, l'eventuale introduzione del modello Regulatory Asset Base nel settore ferroviario comporterebbe effetti rilevanti in termini di finanza pubblica, regolazione e governance industriale. Pur non configurandosi formalmente come debito pubblico immediato, la remunerazione garantita del capitale investito determinerebbe obbligazioni finanziarie di lungo periodo a carico del sistema pubblico.

---

4. Impatti occupazionali e organizzativi

Le criticità finanziarie si riflettono già oggi sull'organizzazione del lavoro e sul rispetto degli accordi sindacali, in particolare sulla società RFI.

La contrazione degli investimenti e la pressione sui costi, se attuati, possono incidere direttamente sui livelli di manutenzione, sulla formazione del personale**,** sull'organizzazione del lavoro, con potenziali ricadute sulla qualità e sicurezza del lavoro e dell'esercizio ferroviario e con il rischio concreto dell'apertura di una fase di compressione, occupazionale e dei diritti contrattuali

---

5. Gare per i servizi Intercity e Regionali

A partire dal 2026 è prevista l'applicazione del nuovo quadro normativo relativo alle gare per l'affidamento dei servizi ferroviari Intercity e Regionali, nell'ambito del recepimento del Regolamento (UE) 2016/2338 e delle direttive europee sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario passeggeri.

Nonostante la richiesta formale di incontro avanzata dalle Organizzazioni Sindacali al MIT, ad oggi non è stato avviato alcun confronto.

Pur nel rispetto degli indirizzi comunitari, il quadro nazionale presenta criticità rilevanti: assenza di clausole sociali cogenti e uniformi; mancanza di garanzie di continuità contrattuale; rischio di dumping salariale e normativo; potenziali differenziazioni nei livelli di sicurezza e formazione.

In assenza di adeguate tutele, l'apertura al mercato rischia di tradursi in deregolamentazione del settore, con effetti regressivi sul piano sociale, industriale e della qualità del servizio.

La frammentazione organizzativa potrebbe compromettere l'unitarietà del sistema ferroviario nazionale, generando criticità nel coordinamento operativo e nella gestione della sicurezza.

Il rispetto del diritto europeo in materia di concorrenza e liberalizzazione dei servizi pubblici non è incompatibile con l'introduzione di forti tutele sociali, come dimostrato dalle esperienze di numerosi Paesi membri dell'Unione europea.

---

6. Richieste delle Organizzazioni Sindacali

Alla luce di quanto esposto, le scriventi Organizzazioni Sindacali chiedono con urgenza:

1. L'apertura immediata di un confronto politico e istituzionale sul finanziamento strutturale degli investimenti ferroviari post-PNRR.
2. L'individuazione di risorse pubbliche stabili e pluriennali per garantire continuità agli investimenti infrastrutturali.
3. La sospensione di qualsiasi percorso di introduzione del modello RAB in assenza di un ampio dibattito parlamentare e pubblico.
4. L'introduzione di clausole sociali cogenti nelle gare Intercity e Regionali che prevedano: piena salvaguardia occupazionale in caso di cambio gestore in tutti i segmenti (equipaggi, amministrativi, commerciali, manutenzione, ecc.); obbligo di applicazione del CCNL di settore e del CCA del Gruppo FS; standard omogenei in materia di sicurezza, formazione e certificazione; divieto di dumping contrattuale.
5. L'avvio immediato di un tavolo con il MIT e le istituzioni competenti prima dell'entrata in vigore del nuovo regime di affidamento dei servizi.

In ogni caso l'introduzione di clausole sociali e contrattuali cogenti e uniformi nelle gare per Intercity e Regionali deve costituire condizione imprescindibile per l'avvio delle procedure di affidamento

---

7.Conclusioni

Posto che il sistema ferroviario rappresenta un'infrastruttura strategica per la mobilità sostenibile, la coesione territoriale e la competitività del Paese e che le scelte che verranno assunte nei prossimi mesi determineranno l'assetto del sistema ferroviario italiano per i prossimi decenni, si ritiene che senza un intervento economico strutturale e senza adeguate garanzie sociali, il rischio è quello di arrestare il processo di modernizzazione avviato negli ultimi anni, con conseguenze industriali, occupazionali e sociali di ampia portata.

Le Organizzazioni Sindacali, pertanto, ribadiscono la necessità di una scelta politica chiara: il futuro delle ferrovie italiane deve restare fondato su un forte presidio pubblico, su investimenti certi e su un sistema di tutele che garantisca qualità.