VERBALE DI RIUNIONE

In data 9 giugno 2026 si sono incontrate, presso la sede di FISE in Roma, le Associazioni Datoriali ACAP e FEDERRETI e le OO.SS. Nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI-UIL, SLA-CISAL, UGL Viabilità e Logistica, accompagnate dalle rispettive delegazioni, per approfondire gli aspetti complessivi legati a quanto contenuto nel decreto del MIT del 21 luglio 2025 pubblicato in G.U. N°191 del 19 agosto 2025 in merito all'utilizzo e all'abilitazione all'uso della Safety Car sia in occasione di attività pianificate sia in caso di situazioni non programmate.

Le Associazioni Datoriali ACAP e FEDERRETI confermano, sulla base anche degli interventi odierni degli esperti chiamati in causa, Marco Comi, Massimiliano Nigro e Davide Sartelli che non vi sono elementi per considerare quanto oggetto del decreto MIT 21 luglio 2025 novità tale da giustificare l'attribuzione di un livello professionale o parametro diversi da quello attualmente applicato ai sensi dell'articolo 73 del CCNL 18.7.2023, essendo peraltro in corso un approfondimento a vari livelli della normativa vigente.

Il conseguimento dell'abilitazione a seguito di specifico corso formativo rientra quindi, come presupposto necessario, nelle ordinarie attribuzioni e competenze dell'ausiliario della viabilità come descritto nella declaratoria e profilo professionale dell'articolo 73 sopra citato; il conseguimento dell'abilitazione non modifica il contenuto delle mansioni storicamente svolte ed è finalizzato a tutelare da un punto di vista legale l'ausiliario nello svolgimento delle sue attività.

Le OOSS hanno evidenziato l'importanza di questo primo confronto e hanno messo in rilievo i conseguenti riflessi organizzativi, gestionali e normativi che derivano dall'applicazione di quanto contenuto nel decreto per attuare in sicurezza l'attività di Safety Car che non può essere interpretata e applicata in modo diversificato nelle varie concessionarie autostradali. Da qui la necessità di instaurare un tavolo di confronto che possa, anche in relazione ad eventuali sviluppi in atto tra Ministero e Aiscat, arrivare a una definizione di regole condivise e univoche nel settore autostradale, nel rispetto delle norme attuative indicate dal decreto, a cui tutti i soggetti concessionari dovranno attenersi.

Riguardo all'utilizzo del dispositivo Safety Car, le OOSS condividono sulla necessità di definire bene gli ambiti in cui questo possa rendersi necessario (configurazione della tratta autostradale, condizioni di traffico, ecc.), ritenendo che vada valorizzato l'aspetto legato alle attività pianificate, a supporto e protezione del personale addetto alla posa e alla rimozione della segnaletica.

Le OO.SS hanno anche posto il tema degli interventi che potrebbero essere effettuati dalle ditte esterne, come previsto dal decreto, dando per scontato che debba essere data la massima attenzione affinché i lavoratori coinvolti siano adeguatamente formati e istruiti per svolgere l'attività di Safety Car, ritengono che detta particolare attività debba essere svolta esclusivamente dal personale delle Società Concessionarie.

Infine, ancorché il tema riguardi tavolo della contrattazione nazionale, le OO.SS. hanno evidenziato come il conseguimento dell'abilitazione da parte dei dipendenti interessati costituisca un evidente

accrescimento professionale che giustifica la richiesta sindacale riguardante il riconoscimento del parametro plus.

Le Parti ritengono utile continuare il confronto, anche in relazione alle interlocuzioni in atto tra Aiscat e Ministeri competenti, con l'obbiettivo di definire regole e modalità operative di indirizzo comune in tutte le concessionarie autostradali per attivare l'intervento della Safety Car come indicato dal Decreto sopra richiamato e si impegnano a incontrarsi alla fine dei lavori della Commissione AISCAT per esaminare l'esito di tale confronto e individuare delle linee guida utili per la definizione operativa, gestionale e organizzativa per svolgere l'attività di Safety Car.