



AUDIZIONE COMMISSIONE DI GARANZIA – OR.S.A. FERROVIE LOMBARDIA

05 – DICEMBRE – 2025

In premessa, onde evitare qualsiasi ragionevole dubbio o diversa interpretazione, si ribadisce che l'accordo del settore ferroviario del 23 novembre 1999, all'articolo 2, definisce due distinti campi di applicazione, indicati come comma a e comma b:

- **Comma a:** prevede le disposizioni relative alle modalità di proclamazione degli scioperi, al preavviso, alla durata massima, all'intervallo soggettivo tra scioperi, alla sospensione dello sciopero per avvenimenti di particolare gravità e alle franchigie (di cui ai paragrafi 3.1, 3.2, 3.3, 3.5, 3.6 e 3.7). Tali disposizioni si applicano a tutto il personale dipendente dalle società del Gruppo F.S.
- **Comma b:** disciplina la revoca degli scioperi proclamati, il divieto di scioperi concomitanti, l'intervallo soggettivo e oggettivo tra scioperi, nonché le prestazioni indispensabili (di cui ai punti 3, 4 e 5). Tali disposizioni si applicano esclusivamente al personale addetto alla circolazione dei treni, delle Navi Traghetto e ai servizi del settore trasporto ferroviario collegati da nesso di strumentalità tecnica o organizzativa con la circolazione dei treni (in particolare: manutenzione nei limiti indicati, assistenza, informazione).

Con delibera n. 03/129 del 9 settembre 2003, la Commissione di Garanzia ha stabilito che la predeterminazione delle due fasce orarie entro le quali può essere effettuata la prima azione di sciopero trova applicazione soltanto per il personale individuato dall'art. 2, lett. b). In particolare, il verbale n. 713 del 1° marzo 2007 ha chiarito che per il personale delle officine ferroviarie non si applica l'obbligo di iniziare lo sciopero alle ore 9.00.

Con protocollo 0001129/TF del 24 gennaio 2017, la Commissione di Garanzia ha nuovamente ribadito che per il personale non connesso alla circolazione dei treni — tra cui manutenzione ordinaria e biglietterie — non si applica l'obbligo di predeterminazione delle due fasce orarie per la prima azione di sciopero, restando invece vincolato al rispetto delle disposizioni di cui all'art. 2, lett. a (preavviso, durata, intervallo soggettivo, franchigie).

Con verbale n. 544 del 22 aprile 2004, la Commissione di Garanzia ha disposto che, laddove un servizio strumentale non sia compreso nel campo di applicazione dell'accordo o della regolamentazione provvisoria

che disciplina il servizio principale, esso seguirà le regole di settore specifiche, ove esistenti. La Commissione ha inoltre deliberato di non adottare un indirizzo generale sulle attività strumentali nei servizi pubblici essenziali.

Personale di manutenzione e inadempienze aziendali

Il comma 4.2.2 prevede che annualmente la Società, d'intesa con le OO.SS. regionali, predisponga un piano di presenziamento massimo negli impianti interessati; in caso di mancato accordo, la Società potrà varare un proprio programma provvisorio, sottponendo l'eventuale dissenso alla Commissione di Garanzia. Nonostante tale obbligo, Trenord non ha mai convocato le OO.SS. per definire quali impianti fossero connessi da nesso di strumentalità alla circolazione dei treni.

La scrivente, nelle norme tecniche emanate, ha sempre recepito la suddivisione degli impianti stabilita da Trenord, qualificando come "non connessi" quelli privi di comandi sui lavoratori, poiché l'obbligo riguarda esclusivamente gli impianti di cui al comma b dell'accordo del 23 novembre 1999. Dal 1999 a oggi, tutti gli scioperi del trasporto ferroviario hanno avuto modalità differentiate, distinguendo tra personale connesso e non connesso alla circolazione dei treni.

L'indicazione immediata n. 3133, inviata alla Segreteria Regionale OR.S.A. Ferrovie della Lombardia, contrariamente a quanto sancito dall'accordo del 23 novembre 1999, non distingue i servizi di manutenzione tra connessi e non connessi alla manutenzione rotabili.

Nello specifico, negli impianti di Camnago, Lecco, Iseo, Officina Novate, Milano Fiorenza Capannoni 1-2-3 e Cremona, Trenord non ha mai disposto alcun comando oltre ad effettuare turni 5/7 e non 7/7 o turni a giornata e non h24; motivo per cui appare naturale la loro individuazione nel comma a dell'art. 2. Diversamente, presso Novate Deposito e Fap di Fiorenza, Trenord ha impartito comandi ai lavoratori, in quanto vi si svolgono attività di manutenzione correttiva, connesse alla messa in servizio e alla regolarità della circolazione dei treni in turni 7/7 e h24.

In considerazione delle inadempienze aziendali, si chiede alla Commissione di Garanzia di sollecitare Trenord, così come previsto dall'accordo del settore ferroviario, a convocare le parti per definire gli impianti e il contingente di personale da comandare in occasione degli scioperi.



Contestazione delle decisioni della Commissione

Si ritiene arbitraria e illegittima la decisione della Commissione di Garanzia di individuare il personale della manutenzione non connesso alla circolazione dei treni e il personale delle biglietterie nel comma b dell'art. 2 dell'accordo di settore, in quanto non conforme né all'accordo stesso né alle recenti delibere della Commissione.

Tale affermazione è confermata dal fatto che, dall'entrata in vigore dell'accordo del settore ferroviario, in tutti gli scioperi proclamati da tutte le organizzazioni sindacali, il personale non connesso alla circolazione dei treni ha sempre aderito con modalità differenziate.

Per tali motivi, si ritiene che la Commissione di Garanzia, con l'indicazione n. 3133, abbia assunto un'iniziativa che va ben oltre il ruolo e i compiti attribuiti dalla Legge 146/90.

Qualora l'indicazione richiami la procedura di proclamazione di sciopero, la scrivente garantisce che, in occasione dei prossimi scioperi, le modalità di adesione del personale non collegato da nesso di strumentalità alla circolazione dei treni saranno indicate direttamente nell'atto di proclamazione, anziché nelle norme di attuazione o con comunicazione successiva come successo in occasione dello sciopero del 16 novembre.

In ogni caso, la diversa adesione non può essere considerata uno sciopero "a pacchetto", poiché — diversamente da quanto affermato — il personale non connesso alla circolazione dei treni non determina in alcun modo disservizi alla normale circolazione ferroviaria. Si tratta, infatti, dello stesso sciopero, al quale il personale privo dell'obbligo di rispetto della fascia oraria 9.00-16.59 (17.59) aderisce con modalità diverse.

Servizio Lunga Percorrenza

Con riferimento alla segnalazione sulle prestazioni del Servizio Lunga Percorrenza assicurato da Trenord, si evidenzia di non aver sottoscritto gli accordi del 28 febbraio 2012 e del 3 luglio 2014, ribadendo le considerazioni già comunicate alla Commissione di Garanzia.

La scrivente, in conformità alle delibere della Commissione di Garanzia, ha sempre rispettato la regolamentazione del Servizio Lunga Percorrenza, valutata idonea dalla Commissione stessa con delibera n. 14/461 del 24 novembre 2014. Inoltre, non è pervenuta alcuna nota della Commissione che attivi le procedure di legge per modificarne la regolamentazione.





Si sottolinea, altresì, che non compete all'OR.S.A. Lombardia l'effettuazione dei servizi indispensabili di cui alla Legge 146/90, né risulta che Trenord abbia richiesto di modificare l'elenco dei treni previsto dall'accordo, del quale si ribadisce non è parte stipulante. Parimenti, non risultano segnalazioni da parte di associazioni o altri soggetti.

Ciò nondimeno, si ritiene che tale presupposto non possa determinare un automatico recepimento del Servizio L.P. previsto dalla delibera n. 25/20 del 25 gennaio 2025, motivata dal mancato raggiungimento di un accordo tra le parti stipulanti sul punto 4.2.2 dell'accordo del settore ferroviario.

Pertanto, si contesta integralmente quanto comunicato con nota n. 3133/25 del 14 novembre 2025, anche nella parte relativa all'indicazione di garantire servizi indispensabili, e soprattutto si evidenzia come non possa il sindacato conformarsi di propria iniziativa alla delibera n. 25/20 del 25 gennaio 2025.

Milano, 5 dicembre 2025