






# ORSA TRASPORTI

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

**SETTORE FERROVIE**  
SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA

<https://lombardia.sindacatoorsa.it>  
Segui ORSA Ferrovie Lombardia   

Milano, 08 aprile 2026

Prot. 079-2026 /SR Lombardia/ ORSA Ferrovie

## **Trenord Srl**

[trenord@legalmail.it](mailto:trenord@legalmail.it)

## **DRUO**

Dott. Paolo Lingua

[Paolo.lingua@trenord.it](mailto:Paolo.lingua@trenord.it)

## **Direzione Generale**

Ing. Emanuele De Santis

[Emanuele.desantis@trenord.it](mailto:Emanuele.desantis@trenord.it)

## **Relazioni Industriali**

Dott. Andrea Rivolta

[Andrea.rivolta@trenord.it](mailto:Andrea.rivolta@trenord.it)

## **Pc. Commissione di Garanzia Scioperi**

[segreteria@pec.commissionegaranziasciopero.it](mailto:segreteria@pec.commissionegaranziasciopero.it)

## **Assessore Trasporti Regione Lombardia**

Dott. Franco Lucente

[trasporti@pec.regione.lombardia.it](mailto:trasporti@pec.regione.lombardia.it)

### **Oggetto: Trenord – incontro regolamento sciopero ex lege 146/1990.**

La scrivente Organizzazione Sindacale, in riferimento all'incontro tenutosi in data 2 aprile 2026 (avente ad oggetto "Convocazione trasversale - 02 aprile p.v. h. 11.30 - regolamentazione sciopero ex lege 146/1990"), rileva come la Società abbia presentato, durante la riunione, unicamente una modifica alla metodologia di comunicazione dei "treni garantiti" al personale mobile e alle criticità gestionali nei giorni precedenti l'azione di sciopero. Non è stata invece avanzata alcuna proposta volta a un reale confronto sui "servizi e treni da garantire", così come previsto dalla normativa vigente.

Come già evidenziato in tale sede, non si condivide la volontà aziendale emersa durante la discussione di considerare come servizi essenziali da garantire – e dunque comandabili al personale – tutti i convogli di materiale vuoto e/o gli spostamenti degli stessi che risultino propedeutici o successivi ai treni effettuabili durante le fasce di garanzia. Parimenti, risulta inaccettabile la pretesa di modificare l'elenco dei treni garantiti (e dei relativi materiali vuoti connessi) in occasione di ogni sciopero, basandosi su esigenze contingenti della Società o delle reti su cui circolano i convogli Trenord.

A tal proposito, si ritiene opportuno ricordare che la disorganizzazione aziendale nella programmazione del servizio e i continui ritardi rappresentano ormai criticità quotidiane, non riconducibili esclusivamente agli scioperi proclamati dalle Organizzazioni Sindacali.





Nel corso della discussione è inoltre emerso, ancora una volta, come la Società continui a considerare “*prestazioni connesse alla circolazione*” anche quelle svolte dall’intero settore della manutenzione e da altri comparti aziendali per i quali non esiste alcun accordo specifico in materia. Purtroppo non è stato possibile approfondire questa tematica, poiché Trenord ha scelto di concentrare il confronto esclusivamente sulla metodologia di comunicazione dei comandi al personale mobile.

Si evidenzia altresì come le recenti pronunce del Comitato Europeo dei Diritti Sociali (CEDS) in materia di diritto di sciopero risultino pienamente pertinenti alla discussione affrontata con Trenord. La Società, prevedibilmente, ha lamentato l’insufficienza del preavviso di 10 giorni (previsto dalla normativa vigente) per una corretta programmazione del servizio, nonché la difficoltà di gestire gli scioperi proclamati nel rispetto dell’articolo 2 comma 7 della Legge 146/90 (senza preavviso minimo). Tale posizione è in evidente contrasto con il parere del CEDS, che ha invece sottolineato come il preavviso rappresenti di fatto uno strumento di supporto per le aziende interessate dalle astensioni dal lavoro.

Il medesimo Comitato ha espresso seri dubbi sulla legittimità dell’inserimento del trasporto pubblico tra i servizi essenziali da garantire in senso assoluto: appare dunque evidente che il diritto alla mobilità, pur riconosciuto dal nostro ordinamento, non possa essere considerato prevalente rispetto al diritto di sciopero dei lavoratori.

Come già rappresentato al tavolo negoziale, si ritiene prioritario affrontare le questioni che possano realmente contribuire alla riduzione della conflittualità aziendale, considerando che Trenord risulta essere tra le aziende con il più alto numero di scioperi nel panorama nazionale. Non è invece tollerabile procedere verso ulteriori limitazioni del diritto di sciopero, anche alla luce dei continui interventi della Commissione di Garanzia volti anche ad individuare un accordo sui servizi minimi.

La penale per un valore superiore ai 600.000 euro che Trenord ha dovuto sostenere per le inadempienze registrate durante lo sciopero del 2 febbraio – in cui, per esplicita scelta aziendale, non sono stati emessi i comandi al personale destinato ai servizi di garanzia – non può in alcun modo diventare un alibi per la Società al fine di ottenere un accordo penalizzante per i lavoratori del comparto.

La scrivente Organizzazione Sindacale, pur ribadendo la necessità di risolvere prioritariamente i problemi dei lavoratori e di avviare urgentemente il rinnovo del contratto aziendale (scaduto ormai da quasi 11 anni), conferma la propria disponibilità a una discussione seria sul tema in oggetto. Tale confronto dovrà riguardare i settori e le figure professionali *effettivamente* connesse alla circolazione, nonché i reali servizi minimi da garantire in caso di sciopero, in attesa di un’evoluzione della normativa vigente ampiamente auspicata anche dal CEDS.

In previsione di un auspicato incontro, si porgono distinti saluti.

p. la Segreteria Regionale OR.S.A. Ferrovie  
Il Segretario Regionale

