



Regione Lombardia
IL CONSIGLIO



Collegamento alla piattaforma

Movimento 5 Stelle

Concluso Comunicazione all'assemblea

ITR 21195

Tipo di risposta: *Scritta*

Al Presidente del Consiglio regionale della Lombardia

Oggetto: Eternalizzazioni, carenza di personale e sicurezza del servizio ferroviario regionale Trenord

PREMESSO CHE

Nel corso dell'audizione avvenuta nell'ottobre 2025 presso il Consiglio regionale della Lombardia, l'organizzazione sindacale ORSA Trasporti aveva espresso forti preoccupazioni rispetto al progressivo peggioramento delle condizioni di sicurezza nel trasporto ferroviario regionale, denunciando gli effetti della "deriva privatistica nella gestione delle aziende che offrono un servizio pubblico" e dei conseguenti tagli al personale. ORSA aveva anche sottolineato come la sicurezza ferroviaria non possa essere garantita esclusivamente tramite strumenti tecnologici o videosorveglianza, ma richieda presenza umana, personale formato e adeguati presidi operativi a bordo dei convogli e nelle stazioni. Successivamente, a dicembre 2025, ORSA aveva proclamato uno sciopero denunciando le ripetute criticità nella gestione del servizio, il mancato rinnovo del contratto di lavoro scaduto dal 2015, l'inadeguatezza del Contratto di Servizio 2023-2033.

CONSIDERATO CHE

Da una recente informativa sindacale di ORSA Ferrovie Lombardia relativa all'incontro del 19 maggio 2026 tra Trenord, RSU e organizzazioni sindacali emergono ulteriori elementi di forte preoccupazione. Secondo quanto riportato dal comunicato stampa, il fabbisogno complessivo di manutenzione sarebbe pari a 916.000 ore annue, l'organico totale del settore manutenzione sarebbe pari a 790 lavoratori, di cui 389 diretti, il 44% delle ore complessive di manutenzione risulterebbe esternalizzato a ditte private e che questa percentuale salirebbe addirittura all'85% per le lavorazioni di secondo livello. Inoltre, emergerebbe una importante riorganizzazione del settore Verifica dove l'organico attualmente composto da 27 unità sarebbe destinato a ridursi progressivamente attraverso due fasi principali, con la prevista chiusura entro dicembre 2026 dei Posti di Verifica di Milano Centrale e Bergamo e la contestuale rimodulazione dei turni presso Milano Porta Garibaldi e Firenze. Le risorse considerate in esubero, tra cui Capi Tecnici e verificatori, verrebbero ricollocate presso altre sedi operative, tra cui Assistenza Tecnica Cadorna, Deposito di Camnago o ulteriori sedi ancora da definire

nell'ambito del confronto con le organizzazioni sindacali. Infine, attualmente 68 dipendenti operanti negli impianti presentino inidoneità o limitazioni fisiche certificate, pari al 16% della forza lavoro tecnica, di cui 51 appartenenti al personale diretto. La fascia anagrafica maggiormente interessata sarebbe quella compresa tra i 40 e i 59 anni. Tra le limitazioni più diffuse figurano l'impossibilità di svolgere lavoro notturno, limitazioni posturali e problematiche legate alla movimentazione dei carichi.

VISTO CHE

Regione Lombardia, in qualità di socio di riferimento di Trenord e soggetto titolare del Contratto di Servizio ferroviario regionale, ha la responsabilità di garantire standard adeguati di sicurezza, qualità ed efficienza del servizio. Il ricorso alle esternalizzazioni, la riduzione del personale e la compressione degli investimenti rischiano di incidere negativamente sulla sicurezza ferroviaria, sulla qualità della manutenzione, sulle condizioni di lavoro e sull'affidabilità del servizio offerto ai cittadini. Inoltre, il tema delle manutenzioni ferroviarie non è fine a sé stesso, ma risulta strettamente collegato ai continui disservizi che i pendolari lombardi subiscono quotidianamente, aggravati dalla presenza di numerosi cantieri infrastrutturali e dalla mancanza di soluzioni alternative temporanee adeguate a garantire la continuità del servizio.

INTERROGA IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE, LA GIUNTA REGIONALE e L'ASSESSORE COMPETENTE PER SAPERE

1. Quale sia la valutazione della Giunta rispetto ai dati relativi all'esternalizzazione delle attività di manutenzione in Trenord e se ritenga compatibile con gli standard di sicurezza del servizio ferroviario regionale un livello di esternalizzazione pari al 44% delle ore complessive di manutenzione e all'85% delle lavorazioni di secondo livello;
2. Se Regione condivida le preoccupazioni espresse dalle organizzazioni sindacali relativamente al progressivo depotenziamento del presidio umano e tecnico nel servizio ferroviario regionale;
3. Quali iniziative intenda assumere affinché Trenord rafforzi il personale diretto e le competenze manutentive interne;
4. Quali verifiche siano state effettuate sull'attuazione del Contratto di Servizio 2023–2033 rispetto agli obiettivi di qualità, sicurezza e manutenzione;
5. Se Regione intenda promuovere un confronto con le organizzazioni sindacali sul tema della sicurezza, della manutenzione e delle condizioni di lavoro ferroviarie.

Firmatari

DI MARCO Nicola (M5S), 25/05/2026

Atto presentato il 25/05/2026 12:23:54

