



## Lettera ai clienti Trenord

1 messages

mer 2 feb 2022 alle 16:29

[Versione web](#)



Milano, 2 febbraio 2022

### ***DUEMILA TRENI E -40% DI CLIENTI, ECCO I (VERI) NUMERI DI TRENORD***

Gentile cliente,

nell'ultimo mese Trenord s'è vista costretta a rimodulare il servizio per il rilevante numero di assenze del personale dovute al Covid. Ora, fortunatamente, l'emergenza sta rientrando e il servizio può progressivamente tornare alla normalità. Nonostante l'evidente dimensione di questa ultima ondata di contagi e il suo impatto sulla vita di tutti noi e di molti servizi essenziali (ospedali, scuole, ...), Trenord è stata pesantemente criticata: si è detto che la pandemia sarebbe l'alibi dietro il quale si nascondono problemi irrisolti da anni e che è in atto una sorta di progressiva riduzione del servizio ferroviario regionale. Nei confronti di Trenord sono state usate espressioni violente come "disastro, incubo, degrado, punizione".

Abbiamo sempre rispettato le opinioni di tutti, ma dinanzi a tanta accanita disinformazione, crediamo doveroso rivolgerci direttamente a voi, clienti e viaggiatori, per darvi i dati reali di quanto accaduto ed offrirvi le corrette spiegazioni.

Per Trenord lavorano 2250 tra macchinisti e capitreno che, in periodi normali, permettono di effettuare circa 2200 treni al giorno nei giorni feriali, 1900 il sabato e 1600 nei festivi per 365 giorni l'anno. Prima del picco pandemico, e cioè in condizioni di normalità, tra il personale viaggiante si registravano mediamente 130/150 assenze al giorno per malattie, permessi, ferie, agibilità sindacali, inidoneità temporanee. All'inasprirsi dei contagi le assenze sono raddoppiate fino a raggiungere quota 300, con 150/170 ferrovieri indisponibili per contagio/quarantene. Trenord che, come ogni azienda, è ovviamente strutturata per poter assorbire fino a un certo numero di assenze (8% nel nostro caso, percentuale già alta comparata ad altri settori) si è invece trovata a fare i conti con punte del 15%. Impensabile avere riserve di personale in grado di coprire un tale gap.

S'è parlato molto e fuori luogo del numero dei lavoratori necessari per effettuare il servizio. Tra il 2018 e il 2021 Trenord ha assunto in totale 1147 persone, tra cui 308 macchinisti, 308 capitreno e 171 manutentori. Oggi abbiamo 23 macchinisti, 32 manutentori e 102 capitreno in più di tre anni fa. La programmazione c'è e risponde alle esigenze reali del servizio. Certo, come noto, durante il lockdown del 2020 le attività di formazione sono state sospese (per tutti, non solo per Trenord) e questo ha portato a uno slittamento dei piani di assunzione che si sta recuperando attraverso un programma straordinario di formazione avviato nel settembre 2021. E, nonostante la pandemia,

nel 2021 Trenord ha formato e assunto 59 capotreno e 65 macchinisti. In totale: 124 entrati a fronte di 111 usciti. Tra il 2022 e il primo semestre 2023 saranno effettuate 280 assunzioni nel personale viaggiante, circa il 13% dell'attuale forza lavoro. Val la pena ricordare che un equipaggio non si acquista a catalogo. La formazione di un macchinista richiede non meno di 12 mesi e quella di un capotreno almeno 6.

E a chi sostiene che la soluzione a ogni problema sono solo le assunzioni - cioè più persone -, ci permettiamo sommessamente di ricordare che esiste anche un problema di produttività, che richiede di essere puntigliosamente affrontato con la collaborazione del sindacato.

L'impennata dei contagi ha contratto drasticamente la domanda di trasporto. Oggi i viaggiatori giornalieri raggiungono a stento i 375mila, ben lontani dagli 800mila pre-Covid. Trenord offre ogni giorno circa 2000 treni (erano 1800 durante le festività natalizie) e oltre 950mila sedili "circolanti": un'offerta che soddisfa ampiamente la domanda. Non risultano criticità neppure sul fronte degli assembramenti: nessun treno ha mai raggiunto riempimenti oltre il livello dell'80% prescritto dalle disposizioni anti-Covid.

E forse, quando si discute di livello e quantità di servizi, sarebbe opportuno porre il tema delle risorse economiche necessarie (tema che non vediamo mai sollevato, come se non esistesse): oggi Trenord fa circolare un numero di treni che senza la limitazione all'80% della capacità sarebbe in grado di trasportare lo stesso numero di passeggeri pre-Covid, mentre ne trasporta circa il 40%!

E veniamo a quanto accaduto nelle ultime settimane: l'offerta di Trenord, a causa dei contagi, è stata ridotta del 12% durante le festività natalizie e del 10% durante il mese di gennaio. I più disinformati hanno scritto che in nessun'altra regione le corse sono state ridotte come in Lombardia: niente di più falso. Quelle a noi più vicine hanno tagliato il servizio tra il 9% dell'Emilia Romagna e il 17% della Liguria, passando per l'11% del Piemonte e il 12% del Veneto. A livello nazionale spicca il taglio del 29% del servizio nelle Marche. In Lombardia, dunque, è accaduto quello che è successo in tutta Italia e, in ogni caso, nel fare il confronto, è opportuno ricordare che nessuna regione italiana (e del sud Europa) può vantare i volumi produttivi di Trenord. Nella sola Lombardia, Trenord effettua il 32,4% dell'intera produzione ferroviaria nazionale.

C'è inoltre chi ha azzardato paragoni con il trasporto pubblico urbano, dove però mezzi come metropolitane, bus e tram non "promettono" orari e, soprattutto, non hanno bisogno di equipaggi complessi; basta un autista per garantire la corsa. Eppure, anche il trasporto pubblico urbano ha subito pesanti riduzioni, le cronache erano piene.

C'è stato, infine, chi ha reclamato il ritorno alla produzione del 2018, quando circolavano oltre 2300 treni al giorno. Lo abbiamo detto allora e lo ribadiamo oggi: si trattava di un record effimero. Un così elevato numero di treni non è sostenibile e non consente di garantire un servizio di qualità adeguata: in Lombardia le infrastrutture sono sature, i binari non possono reggere tanto traffico ferroviario. Il 53% delle linee lombarde è a binario unico, come fossero strade a senso alternato. La Lombardia ha un deficit infrastrutturale rispetto alle potenzialità della domanda. Sui binari regionali, in particolare, nel nodo di Milano, oltre a Trenord, circolano l'Alta Velocità, la lunga percorrenza anche internazionale e le merci. Rivendicare ancora più treni è velleitario: la capacità del sistema non è infinita, come qualche sedicente rappresentante dei viaggiatori vorrebbe far credere. Ne è prova la puntualità che Trenord ha raggiunto nei mesi in cui i treni Alta Velocità sono stati ridotti in modo significativo: è migliorata di 7-8 punti percentuali.

Tre anni fa abbiamo indicato un percorso, dicendo in totale trasparenza che avrebbe richiesto 4-5 anni per essere completato: nuovi treni, ridefinizione del servizio, recupero di efficienza ed efficacia aziendale. Evidenziando che la ferrovia è un sistema fatto non solo dal treno (ci sono i binari, le stazioni, la gestione della circolazione che sono in capo alle società delle infrastrutture) e che per fare il salto di qualità occorre che lo faccia l'intero sistema.

Ebbene cosa è accaduto, pur in presenza di questa pandemia che ha sconvolto la vita di tutti?

Nel 2018 solo il 78% dei treni arrivò puntuale; nel 2019 furono l'80%; nel 2021 l'84%. Le soppressioni sono passate da una media di 102 al giorno del 2018 a 63 del 2021 di cui soltanto 26 per cause attribuibili a Trenord. Insomma, un po' di strada si è fatta. Manca ancora molto per garantire la qualità che questa regione merita ma la direzione è quella giusta. E certamente non siamo in presenza di nessun "degrado, incubo, disastro".

Tra il 2020 e il 2021 inoltre sono entrati in servizio i primi 39 treni dei 222 acquistati da Regione Lombardia. Nel 2022 è previsto l'ingresso in servizio di altri 57 nuovi treni: 96 treni, tanti! Ma ne devono arrivare da qui al 2024 altri 126, per consentire il rinnovo di circa metà della flotta di Trenord. Si tratta del più grande programma di rinnovo mai realizzato, che richiede tempo per essere completato, anche per quanto riguarda il personale: abbiamo già abilitato più di 1300 macchinisti e capitreno alla conduzione dei nuovi Caravaggio e Donizetti; altri 900 saranno formati nel 2022.

Proseguiremo quindi su questa strada anche investendo nella modernizzazione degli impianti di manutenzione che stiamo dotando di tecnologie all'avanguardia e nei sistemi digitali sia per la gestione operativa sia per la relazione con i clienti. Continueremo sulla strada del miglioramento continuo, mentre qualcuno si ostinerà a sostenere che Trenord non è stata neppure capace di prevedere la pandemia.

Vedremo di attrezzarci anche per questo, ma non possiamo prometterlo.

**Paolo Garavaglia**

*Direttore Comunicazione e Relazioni Esterne Trenord*

[Cancellazione](#)