

DISSERVIZI SERIALI E DATI FUORVIANTI SMENTISCONO TRENORD

La nota stampa di Trenord apparsa con data 16 giugno merita una rilettura che vada in profondità, oltre la copertina confezionata per dare un'immagine di successo dell'attuale gestione.

Vediamo per punti.

- 1) Il miglioramento delle performance, tanto sbandierato da Trenord, non trova riscontro con la realtà quotidiana, anche a causa di un sistema che non è in grado di reagire in tempi rapidi ed efficaci ai numerosi disservizi che si verificano serialmente e con impressionante frequenza, specie su alcune linee e su corse vitali per i pendolari.
Ad esempio, sulla linea Milano-Lecco-Sondrio-Tirano ci sono relazioni che hanno un indice di puntualità del 10%, o nelle quali viene soppressa una corsa ogni otto. O ancora si registra oltre un terzo delle corse in ritardo di oltre 15'. Nella zona del pavese in questi giorni molti treni sono stati soppressi e sostituiti con autobus. Abbiamo registrato ritardi biblici anche sulla Mantova-Cremona-Milano. Le composizioni dei Tilo viaggiano dimezzate, con gravi problemi di affollamento.
Relativamente alla cancellazione delle corse, di fatto imputabili all'azienda sono anche quelle dovute ad un livello di conflittualità anomalo, nonché i problemi organizzativi causati dalle croniche carenze di personale ed organizzative.
Nel novero delle soppressioni, che sfuggono purtroppo alle statistiche, rientrano anche le frequenti limitazioni e deviazioni di percorso, che si traducono di fatto, per chi deve prendere un treno limitato, in una soppressione.
Senza contare infine che gli effetti di ritardi e cancellazioni sono peggiorati da una comunicazione spesso imprecisa quando non assente, come avvenuto sulla Lecco-Milano nei giorni scorsi.
- 2) Osserviamo che si continua a utilizzare impropriamente, anche nel comunicato, il parametro dei "sedili offerti", di ben scarso significato per quantificare il servizio ferroviario, fuorviante e che si presta ad una costruzione distorta dei dati. Il parametro corretto, standardizzato e che rientra universalmente nella definizione dei contratti di servizio è invece il treno*chilometro. Una conseguenza pratica è che si possono fare viaggiare inutilmente in ora serali convogli in doppia composizione (ghiotta occasione per atti di vandalismo e che mette a repentaglio la sicurezza di viaggiatori e personale), che vanno così ad incrementare il conteggio del numero dei posti totali offerti, ma dimezzare al tempo stesso le frequenze nella giornata. Ne sono la riprova i quotidiani affollamenti che si verificano, specie in area milanese.
Aggiungiamo che il piccolo recupero di corse, rispetto ai forti tagli apportati PRIMA e durante la pandemia, lascia parzialmente scoperta la fascia serale e alcune linee dove non si è per nulla ritornati ai servizi 2019 (o non sono state neppure riaperte, come la Carnate-Seregno).
- 3) Nuovi convogli. La consistente e apprezzata fornitura di nuovi convogli (per 2/3 la flotta è ormai costituita da treni di ultima generazione) assieme agli annunci su progressi delle officine di manutenzione (implicita ammissione di quanto denunciavamo da sempre...) avrebbe dovuto portare a percentuali di ritardi e cancellazioni ben migliori di quelli annunciati con enfasi. In realtà, nonostante una flotta in gran parte svecchiata, andiamo solo un po' meno peggio di prima.
- 4) Rinnovo dei canali e delle forme di vendita. Siamo speranzosi ma anche timorosi di fronte al programma di una azienda che all'estate 2022 in tutta Porta Garibaldi di superficie (e passantino) non ha una sola obliteratrice di biglietti elettronici, di uso comune dopo anni dall'introduzione dello STIBM.

Prendiamo infine atto che Regione e Trenord continuano ad essere inadempienti da oltre due anni e mezzo riguardo alla convocazione dei Tavoli di Quadrante.

Milano, 24 giugno 2022

Seguono firme

Firme:

Associazione MI.MO.AL.
Associazione Pendolari Novesi (APN)
Comitato Pendolari Bergamaschi
Comitato Pendolari Como – Lecco
Comitato Pendolari Cremaschi
Comitato Pendolari della Bassa Bergamasca
Comitato Pendolari del Meratese
Comitato Pendolari di San Zenone al Lambro e comuni limitrofi
Comitato Pendolari Gallarate – Milano
Comitato Pendolari Lecco-Milano
Comitato Pendolari linea S6 Milano – Novara
Comitato Pendolari Trenord Busto Arsizio
Comitato Trasporti Lecchese
Comitato Viaggiatori e Pendolari della Milano – Asso
Comitato Viaggiatori S9/S11
Comitato Viaggiatori TPL Nodo di Saronno
Coordinamento Provinciale Pendolari Pavesi
InOrario: Comitato Pendolari linea Mantova Cremona Milano
PendolariComo
Pendolino della Brianza – S7 Besanino
Rappresentanti della linea Domodossola – Arona – Milano
#sbiancalafreccia
UTP – Utenti del Trasporto Pubblico Regione Lombardia

Rappresentanti Regionali dei Viaggiatori:

Franco Aggio
Giorgio Dahò
Stefano Lorenzi
Francesco Ninno
Sara Salmoiraghi