



CISL Lombardia e FIT: Trenord sia modello innovativo di partecipazione dei lavoratori

Milano, 19 marzo 2024 – Alla vigilia del rinnovo del CDA del Gruppo FNM che detiene il 50% di Trenord, CISL Lombardia e FIT CISL Lombardia - Federazione Italiana Trasporti - scrivono al presidente di Regione Lombardia, **Attilio Fontana**. L'obiettivo è trovare terreno comune per portare avanti un progetto di rinnovamento che faccia del trasporto pubblico lombardo su ferro un modello di innovazione e partecipazione dei lavoratori.

“In questi anni - spiegano **Ugo Duci**, segretario generale CISL Lombardia e **Giovanni Abimelech**, segretario generale FIT CISL Lombardia – abbiamo condiviso con la politica lombarda e con Trenord una serie di criticità, alcune “endogene” (ad esempio una governance societaria farragginosa) altre “esogene” (i “colli di bottiglia” della rete ferroviaria e la sua stessa saturazione). Oggi, anche in seguito al contratto di servizio siglato e visto l'ultimo piano industriale condiviso, possiamo dire di avere in comune con Regione un progetto coraggioso: fare di Trenord un modello innovativo che metta al centro logiche partecipative. Questo nella convinzione che il primo patrimonio di ogni azienda sono i suoi lavoratori e che questi hanno ormai maturato la consapevolezza che i temi gestionali e organizzativi non devono rimanere di esclusiva competenza aziendale”.

Tra i problemi che più spesso finiscono al centro della cronaca, i ritardi accumulati dalle principali linee di Trenord. “Secondo le stime in nostro possesso – proseguono i due segretari – la puntualità dell'impresa ferroviaria, cioè quella calcolata considerando solo le cause imputabili a Trenord, è mediamente del 90/92% mentre quella complessiva del servizio tra 82 e 84%. Ciò significa che le reti e “altre cause” valgono tra gli 8 e i 10 punti percentuali. Questo disservizio potrebbe essere vicino a una soluzione grazie ai fondi del PNRR, che potrebbero portare a una risoluzione, almeno in larga parte, delle principali criticità della rete. Inoltre, in questi anni, si sono poste le basi per un miglioramento strutturale del servizio garantito grazie all'ingresso di nuovi treni e di sistemi di controllo della domanda attraverso i “Big data” che potrebbero permettere una riprogettazione di un'offerta più coerente con i reali bisogni dell'utenza. Siamo inoltre ben consapevoli che gestire il trasporto pubblico locale su ferro in Lombardia significa, per complessità e diversità di sistema e per numero di persone trasportate, paragonarsi a Stati europei di media dimensione oppure, se vogliamo rimanere nei nostri confini, alla somma dei passeggeri trasportati da Lazio, Piemonte, Emilia Romagna e Veneto. Ecco perché crediamo che questa complessità possa essere affrontata da una società partecipata dal pubblico, non facendo la semplice equazione privato = efficienza. Ma in questo va fatta una doverosa distinzione tra cariche politiche e cariche tecniche: se per le prime valgono anche logiche di “rappresentanza”, per le seconde deve valere solo il principio di competenza. Facciamo questa distinzione per un semplice motivo: gli obiettivi del contratto di servizio di Trenord sono estremamente sfidanti e presuppongono una continuità di processi industriali la cui mancanza genererebbe una paralisi, per quanto temporanea, delle attività in un momento in cui nessuno se lo può permettere. Facciamo queste osservazioni al governatore Fontana a pochi giorni dal rinnovo del CDA del gruppo FNM che a sua volta esprime quota parte delle cariche di Trenord”.

Alessia Riva
Ufficio Stampa CISL Lombardia