

Comunicato stampa

TRENORD: «PROSEGUE IL MIGLIORAMENTO DELLE PERFORMANCE. IL SISTEMA DEVE GUARDARE AL 2030 E PREPARARSI ALLE PROSSIME SFIDE»

L'AD di Trenord, Marco Piuri, è intervenuto durante i lavori della Commissione "Territorio e Infrastrutture" del Consiglio Regionale

Milano, 24 novembre 2022 – «*Le performance del servizio ferroviario lombardo sono **in costante miglioramento**, grazie al progressivo ingresso in servizio di nuovi treni e a una manutenzione più efficace, che si scontrano però con i limiti di un'infrastruttura saturata. Ora è urgente che **il sistema della mobilità guardi al 2030**: la congiuntura internazionale e nazionale pone il settore di fronte a sfide sempre più complesse – la crisi energetica, la transizione ecologica. Solo un lavoro a livello di sistema, che realizzi **una mobilità realmente integrata, calibrata sulla domanda, sostenibile dal punto di vista sociale, ambientale ed ecologico** ci consentirà di uscirne vincitori*».

Questo il focus dell'intervento dell'Amministratore Delegato di Trenord, Marco Piuri, durante i lavori della Commissione "Territorio e Infrastrutture" del Consiglio Regionale. L'AD di Trenord ha descritto ai consiglieri regionali lo stato dell'arte del servizio e lo scenario in cui l'azienda ferroviaria lombarda si trova a operare. Di seguito i punti salienti del suo intervento.

1. Il peso dei costi dell'energia e i lasciti del periodo Covid

La variazione dei costi di approvvigionamento dell'energia ha già mostrato i suoi effetti nel 2022: per la trazione dei convogli, Trenord ha visto aumenti con picchi fino al 400%. Per il 2023 si prevede un costo di 100 milioni di euro, **60 in più rispetto al 2021**.

A questo si aggiunge l'eredità del Covid, che ha causato mancati ricavi per il calo dei passeggeri, dapprima massiccio e poi consistente. Nel solo anno 2022, si stima che i ricavi da biglietto saranno inferiori di **50 milioni rispetto al 2019**.

Piuri ha commentato: «*Queste condizioni – a cui si aggiunge l'urgenza della transizione ecologica – devono essere da sprone per una riflessione sul sistema della mobilità che parta da **un'analisi della domanda** e su questa base strutturi una rete dei trasporti che – incrociando pubblico e privato – **sia realmente integrata e valorizzi ogni mezzo per le proprie peculiarità**. Solo un lavoro coordinato a livello di sistema e uno sviluppo infrastrutturale congruo potranno contribuire a rendere gli spostamenti sostenibili, non solo dal punto di vista ambientale, ma anche sociale ed economico*».

2. I passeggeri tornano a viaggiare, soprattutto nei festivi e per l'aeroporto

Sempre più passeggeri tornano a prendere il treno: se a maggio 2022 l'obiettivo di 600mila si era sfiorato, a ottobre il dato medio è di **610mila viaggiatori al giorno**. Si prevede nel 2022 un dato annuale inferiore del 28% rispetto al 2019.

La ripresa è **più consistente sulle linee regionali**, su cui le frequentazioni giornaliere sono inferiori del 13% rispetto al 2019; il collegamento aeroportuale in ottobre registra un -18%, ma il calo è solo dell'1,8% se si considera il totale dei viaggiatori nell'anno. A vedere un ritorno più lento sono le linee suburbane, che contano il 23% dei passeggeri in meno rispetto al pre Covid, cioè 100mila in meno al giorno.

Permane la tendenza a **viaggiare di più in treno nei festivi**: a settembre i viaggiatori hanno raggiunto il dato 2019, con 288mila passeggeri. A ottobre le frequentazioni nei festivi sono inferiori solo dell'8%, rispetto allo stesso periodo pre Covid.

E Malpensa Express prende il volo: fra gennaio e ottobre 2022 i passeggeri sono stati 3,23 milioni, arrivando a sfiorare il dato di 3,29 milioni registrato nello stesso periodo, nel 2019. Ma il treno guadagna passeggeri, rispetto alle altre modalità di trasporto verso l'aeroporto: pre Covid il modal share era del 13,4%; quest'anno è del 17,7%.

3. Viaggi più frequenti e biglietti corsa semplice per un cliente sempre più digitale

Torna a **crescere la frequenza dei viaggi durante la settimana**: il dato dei passeggeri "abituali" nel 2019 era del 51%; nel primo semestre 2021 era precipitato al 34%; oggi è risalito al 44%. Nel post Covid, la mobilità durante la giornata è tornata a distribuirsi come nel periodo pre pandemico.

Gli acquisti sono **sempre più digitali**: il dato dei titoli di viaggio comperati su sito web e App è più che raddoppiato rispetto al pre Covid, dal 14% al 30%.

4. Il costante miglioramento delle performance di servizio

Ogni giorno in Lombardia si effettuano 2185 corse – a cui si aggiungono 220 collegamenti su bus. Nell'ultimo triennio, **la puntualità ha visto un costante aumento**: era del 78% nel 2018, anno in cui il servizio aveva perso regolarità e affidabilità, dell'80% nel 2019. Oggi è dell'84%.

Le soppressioni medie sono calate da 102 al giorno nel 2018 a 79 nel 2022. Il dato di quest'anno è fortemente condizionato dalla sospensione della circolazione nel Passante ferroviario – escludendole, scende a 68 al giorno, di cui meno della metà dovute direttamente a Trenord – dagli impatti dell'eccezionale caldo estivo sulle flotte più vetuste e dal picco pandemico di gennaio.

Le **linee del quadrante Nord Ovest e le linee che circolano su rete Ferrovienord** mantengono un buon indice di affidabilità e puntualità soddisfacente. Si registrano performance minori sulle linee del nodo di Bergamo, del Sud della Lombardia e sulle linee che su rete Ferrovienord raggiungono la Brianza.

5. Più nuovi treni e una manutenzione più efficace

Prosegue il piano di rinnovo della flotta: a giugno si contavano 431 convogli, di cui 145 di vecchia generazione (34%); a dicembre saranno 436 convogli, di cui 111 di vecchia generazione (25%). Con i nuovi treni aumenteranno i posti offerti: **da 160mila a 165mila**.

A ottobre erano **76 i nuovi treni in servizio**, saliti a 79 con ulteriori immissioni nel mese di novembre. Da giugno a oggi, i treni Donizetti sono entrati in servizio sulle linee Bergamo-Brescia, Brescia-Cremona, Bergamo-Treviglio, Milano-Treviglio-Cremona, Milano-Codogno-Cremona, Cremona-Mantova. I Caravaggio hanno invece fatto ingresso sui collegamenti Milano Greco Pirelli-Treviglio-Brescia, Milano Cadorna-Varese Nord-Laveno Mombello Lago e Milano-Cremona-Mantova.

All'introduzione dei nuovi convogli si affianca anche una **manutenzione più efficace**: le indisponibilità di convogli per guasti nel 2022 sono state in media 4 al giorno a livello regionale, in riduzione del 48% rispetto al 2018, del 44% rispetto al 2019 e dell'11% al 2021.

6. Più nuovi treni estendono la mappa del miglioramento

Dove circolano, i nuovi treni **migliorano le performance di servizio e rivoluzionano il confort** offerto ai viaggiatori: sulla linea **S8 Milano-Carnate-Lecco**, su cui il servizio è effettuato per il 100% da convogli **Caravaggio**, dal 71% nel 2019 la puntualità è salita di 16 punti, fino all'87%. Con l'immissione dei Caravaggio, sulla **S11 Rho-Milano-Como** il dato è cresciuto di 12 punti, fino all'83%; sulla **Milano-Gallarate-Domodossola** di 21 punti fino all'84%; sulla **Milano-Varese-Laveno** di 11 punti, fino all'83%; sulla **Milano-Brescia-Verona**, linea che circola su un'infrastruttura satura, di 13 punti, fino al 75%.

In seguito all'ingresso in servizio dei convogli **Donizetti**, è cresciuta di 30 punti la puntualità sulla linea **Bergamo-Brescia**, raggiungendo l'83%; di 16 punti sulla linea **Bergamo-Lecco**, fino all'80%. Grazie ai treni nuovi a media capacità, la linea **Colico-Chiavenna** viaggia al 97% di puntualità.

Entro la fine del 2022, la mappa dei nuovi treni si estenderà ancora: con il cambio orario dell'11 dicembre, la linea **Milano-Pavia-Voghera-Alessandria** vedrà l'ingresso di convogli Caravaggio; treni Donizetti entreranno in servizio sulle **linee Milano Greco Pirelli-Treviglio-Brescia** e **Cremona-Treviglio**.

I convogli **Colleoni** stanno svolgendo le corse prova in seguito all'installazione del nuovo software, resa necessaria dato che i treni realizzati dalla società svizzera Stadler hanno evidenziato inconvenienti tecnici e incompatibilità tra il software di bordo e i sistemi di terra.