

V COMMISSIONE
“TERRITORIO E INFRASTRUTTURE”

Audizione n. 21 del 24 novembre 2022

Il giorno 24 novembre 2022, alle ore 11.00, presso la sede del Consiglio regionale, la V Commissione consiliare procede all’incontro periodico con Trenord alla presenza dell’Assessore Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile.

Sono presenti per la Commissione i Consiglieri:

| | | |
|------------------|----------------------|---------------------------------------|
| Presidente | Claudia CARZERI | (Forza Italia Berlusconi per Fontana) |
| Vicepresidente | Andrea MONTI | (Lega-Lega Lombarda Salvini) |
| Cons. Segretario | Nicola DI MARCO | (Movimento 5 Stelle) |
| Componenti | Massimiliano BASTONI | (Lega-Lega Lombarda Salvini) |
| | Pietro BUSSOLATI | (Partito Democratico della Lombardia) |
| | Andrea FIASCONARO | (Movimento 5 Stelle) |
| | Deborah GIOVANATI | (Lega-Lega Lombarda Salvini) |
| | Barbara MAZZALI | (Fratelli d’Italia) |
| | Angelo PALUMBO | (Forza Italia Berlusconi per Fontana) |
| | Simona PEDRAZZI | (Lega-Lega Lombarda Salvini) |
| | Mauro PIAZZA | (Lega-Lega Lombarda Salvini) |
| | Matteo PILONI | (Partito Democratico della Lombardia) |
| | Pietro Luigi PONTI | (Partito Democratico della Lombardia) |
| | Federico ROMANI | (Fratelli d’Italia) |
| | Maria ROZZA | (Partito Democratico della Lombardia) |
| | Silvia SCURATI | (Lega-Lega Lombarda Salvini) |
| | Simone VERNI | (Movimento 5 Stelle) |

Per Trenord sono presenti:

| | |
|---------------|-------------------------|
| Marco PIURI | Amministratore Delegato |
| Giorgio SPADI | Direttore Operativo |

Partecipano inoltre l'Assessore regionale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile, Claudia Maria TERZI e il Direttore Vicario U.O. Sistema Ferroviario e Mobilità sostenibile, l'Arch. Silvio LANDONIO.

Assistono all'audizione il Dirigente della Commissione Carlo DI GREGORIO, il Responsabile della posizione organizzativa Maria Grazia LERONNI e il funzionario Eleonora MOSCATO, con funzione verbalizzante.

Alle ore 11.10 il Presidente CARZERI dà inizio all'audizione che termina alle ore 13.10.

IL PRESIDENTE
(*Claudia CARZERI*)

IL RESPONSABILE DELLA POSIZIONE ORGANIZZATIVA
(*Maria Grazia LERONNI*)

IL FUNZIONARIO VERBALIZZANTE
(*Eleonora MOSCATO*)

Segue la trascrizione degli interventi

Presidente CARZERI

Iniziamo l'audizione. Procediamo con l'incontro periodico in merito all'andamento del servizio ferroviario e all'introduzione dell'orario invernale con l'amministratore delegato di Trenord, Marco Piuri, il Direttore Operativo, Ing. Giorgio Spadi e l'Assessore regionale infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile, Claudia Terzi, che ringrazio per aver accolto il nostro invito. Prima di dare inizio ai lavori rammento che la Segreteria della Commissione ha trasmesso agli auditi l'informativa sul trattamento dei dati personali, ai sensi del Regolamento europeo 2016/679. A riguardo ricordo ai partecipanti che l'audizione odierna sarà trasmessa attraverso impianti audiovisivi in diretta *streaming* sul sito del Consiglio regionale e sulla intranet. Le dichiarazioni degli interventi sono audio registrate esclusivamente per ragioni interne correlate alla documentazione dell'attività istituzionale. Sarà redatto il processo verbale o resoconto della seduta che il Consiglio regionale pubblica nel rispetto delle norme sul trattamento e diffusione dei dati personali. Infine, ricordo a chi partecipa all'audizione che ai sensi dell'articolo 29, comma 2, del Regolamento generale, è compito del Presidente regolare i lavori della Commissione, anche al fine di evitare l'utilizzo di eventuali espressioni offensive e sconvenienti. Inizia l'Assessore, prego.

Assessore TERZI

Grazie, Presidente. Grazie a tutti i Commissari. Scusatemi, ma come dicevo fuori microfono, stavamo "litigando" con le altre Regioni per l'integrazione al Fondo nazionale dei trasporti e quindi vi ho chiesto un posticipo rispetto alla Commissione. Cerco di recuperare, per quanto è possibile, il tempo, con un'introduzione che tento di contenere il più possibile. Quest'anno finalmente, almeno dal primo aprile 2022 possiamo ragionare su un servizio ferroviario che ha superato quanto meno le limitazioni in termini di restrizione della capienza dei mezzi. Questo, come abbiamo già discusso in altre sedi, in altre occasioni, non ha portato all'immediato superamento dei limiti in termini di frequentazione dell'utenza da parte, appunto, degli utenti medesimi. Ho un dato stabilizzato a luglio del 2022, penso che Trenord abbia un dato decisamente più aggiornato rispetto alla frequentazione. A luglio eravamo intorno ai 510 mila passeggeri rispetto agli 820 mila pre-Covid. Sono in aumento, poi Trenord ci darà dei dati più aggiornati, io vi dico quello che è ufficiale a luglio 2022 con un elemento da considerare che è quello, ripeto, di cui abbiamo già discusso in sede di Consiglio regionale, poiché il tema è normalmente affrontato anche in quella sede, cioè il punto non è solo il numero assoluto degli utenti, ma come gli utenti si dividono durante l'arco della giornata e durante la settimana. Per esempio, una forte contrazione durante la settimana, invece, per quanto riguarda il sabato e la domenica un fenomeno in forte controtendenza, cioè un aumento importante dei viaggiatori e degli utenti del sabato e della domenica. Il che conferma anche quei ragionamenti che avevamo iniziato a fare rispetto a come sia profondamente cambiata la domanda e quindi anche le esigenze dei cittadini, degli utenti dopo il Covid. Per darvi un'idea, allo stato attuale, noi siamo a 2.183 treni medi nei giorni feriali ma la cosa importante è che è stato confermato l'approccio nato durante il Covid, quindi, di un'offerta fortemente influenzata per quanto riguarda il numero di posti disponibili, siamo a 1.051.000 posti disponibili, quindi il 104 per cento rispetto al periodo pre-Covid, rispetto al 2019. Le corse, invece, sono ancora al 96 per cento con le varie integrazioni che man mano, se risultano possibili, realizziamo. Lo avete visto in occasione del cambio di giugno e oggi ve lo anticipiamo rispetto al cambio orario di dicembre. Come dicevo, l'utenza media è ancora contratta. Per quanto riguarda l'andamento della puntualità, lasciando magari qualche dato più preciso, le soppressioni a Trenord, il trend della puntualità per l'anno 2022 è ancora in miglioramento, parliamo del 2019. Il confronto con il 2020 e il 2021 è fortemente complicato o meglio è poco affidabile, poiché, lo sapete, nel 2020 c'è stata una forte contrazione dell'offerta, il lockdown, insomma, ci sono state modalità che, ripeto, rendono impossibile la comparazione, quindi, la comparazione corretta la facciamo 2022 su 2019. La stessa cosa, per quanto riguarda le soppressioni, fatta eccezione, prima che lo eccepiate, ovviamente, per i mesi di luglio e agosto. Ci metterei, per quanto riguarda le soppressioni, anche il mese di gennaio, poiché nel mese di gennaio abbiamo avuto ancora uno strascico relativo alla pandemia e alla

carenza di personale viaggiante, sempre per questioni legate alla pandemia. Mentre per quanto riguarda luglio e agosto, ma soprattutto luglio, non possono non essere citate le 242 soppressioni rispetto alle 232 di gennaio e pensavamo di aver già toccato il punto massimo. A luglio ci sono state 245 soppressioni proprio relative alla famosa questione Passante, sequestro del Passante da parte della Procura e risoluzione della “questione Passante anche con RFI e la Procura”, questione che si è risolta solo alla fine di agosto, quindi, in realtà un servizio fortemente influenzato in termini negativi dal “*crash*” che abbiamo avuto sul Passante che, come sapete, è elemento fondamentale per tutto il sistema ferroviario. Per quanto riguarda l’andamento del servizio in termini di bonus, nel corso del 2022 fino al mese di settembre il numero di volte che il valore dell’indice di affidabilità per direttrice, per mese, ha superato il valore soglia è di 115. Ricordo però che, anche se 115 è più negativo, anche per i due elementi che vi dicevo prima poiché la valutazione che sottostà ai bonus considera le soppressioni ed i ritardi in senso assoluto, senza imputazioni di responsabilità, è un dato peggiore rispetto all’anno precedente, è migliore dei 184 del 2019 a conferma del fatto che qualcosa, con grande fatica, si sta muovendo, in senso positivo ovviamente.

Ho fatto preparare delle slide perché così ci verrà facile condividerle con voi dopo la Commissione, per le settimane ed i mesi futuri, rispetto a quello che sono state le interruzioni per i lavori e quelle che saranno le interruzioni programmate e di queste attività di intervento da parte di RFI. Infatti, non si sono ancora concluse o si sono appena concluse. A partire dalla stagione estiva 2022 finalmente, dico “finalmente” perché lo sapete, soprattutto per taluni interventi, è da anni che Regione Lombardia sollecita RFI, sono stati programmati e realizzati una serie di interventi infrastrutturali, alcuni più puntuali, alcuni di portata decisamente più importante, alcuni talmente importanti da interrompere completamente la linea per periodi anche prolungati. Li vedete, appunto, in queste slide. Alcuni, se andiamo avanti, vediamo anche quelli che sono ancora in fase di svolgimento, come quello sulla Brescia – Iseo - Edolo che è l’ultima che vedete. Insomma, ancora tanti lavori.

Questo invece è un riepilogo e non ve lo sto a leggere, così recuperiamo un po’ di tempo, ma lo vedete e soprattutto potrete averlo a disposizione dopo, sono le interruzioni per lavori previste nei prossimi mesi, se vogliamo farle girare, ripeto, non ve li sto a leggere, li vedete nelle *slide* alle mie spalle. Le interruzioni per lavori, così come abbiamo visto questa estate, hanno un impatto importante sulla gestione del servizio, sulla gestione dei servizi sostitutivi, evidentemente, soprattutto nei primi giorni di sostituzione perché l’uno e l’altro devono essere assettati. La stessa cosa per quando si riattivano i servizi su una linea che è stata interrotta per lavori. Lo sapete, il sistema ferroviario non ha capacità dell’“*on/off*”, quindi, non è che appena una linea viene riconsegnata i treni vengono fatti ricircolare sulla linea, l’abbiamo visto anche quest’estate e nella ripresa, qualche giorno di assestamento, sia con i servizi sostitutivi che con la riattivazione della linea è da tenere in considerazione. Cerco di vedere il bicchiere mezzo vuoto dove, appunto, ricordo a me stessa che questi interventi sono importantissimi per il sistema ferroviario, purtroppo i disservizi e anche il cambio di vita per quel periodo che chiediamo ai nostri utenti sono obbligatoriamente da mettere in considerazione poiché alcuni di questi interventi, come ripeto, non possono essere fatti se non a linea interrotta. Purtroppo, dobbiamo gestire al meglio quello che è il disagio che deriva, tenendo presente qual è l’obiettivo, cioè migliorare il servizio, l’infrastruttura e il servizio; senza un miglioramento importante dell’infrastruttura non possiamo pensare di migliorare seriamente il servizio più di quanto non sia già stato fatto. Elementi positivi o relativamente positivi per quanto riguarda i nuovi treni, come vedete al 15 novembre, sono i 79 treni in servizio, 53 Caravaggio, 23 Donizetti e 3 Colleoni. Poi magari ci dite qualcosa sui Colleoni, con tutti i loro problemi. Il 10 giugno sono stati presentati i primi esemplari dei 31 Donizetti che, appunto, arriveranno, con un anno di ritardo dopo i Caravaggio a causa, lo sapete, in questo caso del ricorso al TAR che due dei concorrenti esclusi avevano fatto rispetto alla gara e quindi di conseguenza i problemi giudiziari hanno ritardato ulteriormente la consegna. A settembre è entrato in servizio il primo Colleoni, lo sapete perché lo abbiamo letto non solo dai giornali ma lo sappiamo tutti per conoscenza diretta dell’interazione con i vari utenti, messi appunto sulla Brescia – Parma e

poi il servizio sospeso per la difficoltà, in particolare ma non solo, dei Colleoni di parlare con un sistema di sicurezza che è l'SSC che è quello più vecchio rispetto all'SCMT, che appunto è troppo vecchio per dei treni "troppo nuovi". Insomma, in sostanza, non solo avremmo dei treni nuovi sulla Brescia – Parma che non possono andare a più di 60 all'ora perché l'infrastruttura non lo permette, perché ha dei limiti, ma che in realtà, appena li abbiamo messi, ci siamo accorti che non dialogano con il sistema di sicurezza di RFI attualmente presente sulla linea poiché troppo vecchio. Adesso con grande fatica da parte di tutti, ovviamente RFI è intervenuta e sta intervenendo per superare questo limite oggettivo. D'altra parte, i treni qualche problema ce l'hanno anche di loro e quindi la grande fatica si sta facendo con il produttore per superare gli altri problemi. La situazione complessiva rispetto alla consegna dei 222 treni è: 5 Caravaggio ex contratto Trenitalia, quello che avevamo recuperato, 10 Donizetti ex Trenitalia, 100 Caravaggio a piani, in servizio i primi 48 e completamento consegna per novembre 2024, 31 Donizetti a un piano, in servizio i primi 13, con completamento consegna marzo 2024, 30 erano i Colleoni diesel, consegnati in prova i primi tre e il completamento in consegna a marzo 2024 sempre che si superino i problemi che il treno sta dimostrando, 26 Caravaggio aeroportuali previsti e pagati con il Piano Lombardia, consegna tra dicembre 2024 e dicembre 2025, 20 Donizetti per la Valtellina, sempre previsti nel Piano Lombardia, consegne tra giugno 2023 e novembre 2024.

Vi chiederei di tenere in considerazione che rispetto ai famosi Rock e Pop di Trenitalia i treni di Regione Lombardia hanno qualche elemento distintivo in più, non tanto e non solo per il fatto che, per esempio, è previsto che il sedile sia in stoffa e non in similpelle, quindi è più confortevole così, a detta degli utenti, ma soprattutto perché abbiamo deciso di dedicare particolare attenzione alle famiglie e a chi ha qualche problema in più di noi. Sui treni sono previste delle aree per le famiglie e per i passeggeri, sono previsti due bagni in più anziché solo uno sui Donizetti ed una particolare attenzione per quanto riguarda l'intermodalità o la possibilità di utilizzare le biciclette in collaborazione con i treni. Quindi, per esempio, maggiore spazio per quanto riguarda le biciclette e la possibilità di posizionarle orizzontali anziché verticali che è ovviamente più scomodo.

Per quanto riguarda il nuovo orario del servizio ferroviario vi dirà Spadi nel dettaglio esattamente come si svilupperà. Queste sono le ulteriori integrazioni rispetto a quello che era la situazione che vi abbiamo presentato nella precedente Commissione. Ripeto, li vedete qui e condividiamo con voi le informazioni tramite le *slide*, senza stare a leggerle, perché sarebbe veramente investire inutilmente il tempo e lasciando magari all'Ingegnere Spadi la presentazione nel dettaglio di cosa esattamente vorranno dire queste nuove integrazioni che, ripeto, poco alla volta, per quanto è possibile, per quanto poi anche i lavori sull'infrastruttura ci permettono o l'infrastruttura più in generale ci permette, integriamo quel 96 per cento che è lo stato attuale a cui siamo arrivati rispetto al confronto con il 2019. Presidente, anche per recuperare il tempo che vi ho portato via con lo spostamento dell'orario, chiuderei qui, ovviamente rimanendo a disposizione dei Commissari.

Presidente CARZERI

Perfetto. Passiamo la parola al dottor Piuri. Prego.

Dottor PIURI – Amministratore Delegato di Trenord

Grazie, buongiorno. Noi procederemo come al solito, quindi abbiamo preparato una serie di slide, ve le rappresentiamo io e Giorgio Spadi. Abbiamo strutturato la presentazione in questo modo, mettendo, innanzitutto, in evidenza quello che crediamo sia uno dei temi che deve essere tenuto presente in assoluto quando si fanno ragionamenti tanto sulla qualità dei servizi e degli interventi e sicuramente anche con riferimento all'orario che è previsto vada in onda a dicembre, cioè quello che sta accadendo dal punto di vista dei conti. Il primo elemento che volevamo rappresentarvi e rendervi noto è: in termini di congiuntura che cosa impatta il costo dell'energia? Questa è la prima *slide* che riguarda i costi dell'energia per quantificare quello che significa per noi il fenomeno. Qui lo vedete rappresentato. Il costo dell'energia per Trenord evidentemente è un costo che arriva, presentato dalle due reti ferroviarie, quindi RFI e Ferrovie Nord, perché il costo dell'energia, tra

l'altro, con una situazione contrattuale differente rispetto alle due reti, fa parte, in qualche modo, del costo di accesso alla rete. Sulla base delle informazioni che le due reti ci hanno trasferito, relativamente ai loro contratti di approvvigionamento, qui vedete rappresentato il fatto che noi abbiamo già avuto un incremento su quest'anno, ovviamente, 2022, di 17 milioni di euro e stimiamo sulla base dei dati che ci hanno fornito le reti un incremento di oltre 60 milioni di euro come costo. Questo facendo la media di quelli che sono gli andamenti dei costi di energia che, come sapete, ha anche una sua volatilità. Questo è il primo dato. Dal punto di vista contrattuale questo tipo di costo è previsto che stia dentro, come dicevo prima, quelli che sono i costi di accesso all'infrastruttura e quindi nell'ambito di quello che è finito nel contratto di servizio, ma è evidente che qui emerge un tema di 61 milioni di risorse in più sul 2021. L'altro dato è giusto un richiamo alla situazione dei ricavi, a cui faceva riferimento l'Assessore e alla situazione dei ristori. Nella tabella, quello che vedete è questo. Noi abbiamo avuto nel 2020 minori ricavi per 200 milioni sui 350 che erano storicamente il volume dei ricavi. Nel 2021 i ricavi mancanti sono stati 160, nella tabella sono rappresentati evidentemente anche i costi emergenti dovuti a tutto quanto il Covid ha richiesto ed il tipo poi di intervento che è stato fatto, intervento di riduzione dei costi variabili e cessanti. Il 2020 ha visto questa cifra, l'ultima a cui ho fatto riferimento, molto significativa, per, come ricordava sempre l'Assessore, il lockdown, la riduzione significativa dei servizi e quindi vedete che siamo arrivati ad avere meno 85 milioni. L'insieme di queste voci porta a definire quello che è il fabbisogno, l'ho già ricordato anche in altre occasioni. Noi utilizziamo il modello che ovviamente ha reso disponibile il Ministero, sulla base del quale alle aziende è richiesto di calcolare il fabbisogno. Il fabbisogno stimato rispetto ai mancati ricavi è stato nel 2020 di 124 milioni e nel 2021 di 130. Questo perché sono minori i costi variabili e cessanti, nel 2021 il servizio ha ripreso a pieno regime. Quindi abbiamo certificato, nell'ambito del modello ministeriale, questo tipo di fabbisogno. La situazione attuale è questa, che il 2020 in termini di fabbisogno è stato interamente coperto dalle risorse messe a disposizione dal Governo, quindi 124 milioni. Il 2021 ad oggi vede coperti 60 milioni. Quindi ad oggi, rispetto al fabbisogno identificato e stimato, mancano 70 milioni che vanno considerati insieme a quello che è l'incremento del costo di più 17 milioni nel 2022 e quello che si prospetta nel 2023. Nel 2022 le stime che abbiamo sono quelle che ci dicono che dovrebbero mancare 50 milioni, quindi, quello che diceva prima l'Assessore in termini di ripresa della presenza dei viaggiatori, eccetera, sicuramente c'è, ma ancora in misura che non ci porta a ritornare ai dati del 2019 e quindi con riferimento a quei ricavi storici c'è ancora questo gap. Ripeto, mancano ancora più della metà delle risorse per coprire il fabbisogno del 2021 e non c'è nulla previsto per quanto riguarda i mancati ricavi nel 2022. Questo per noi è elemento di forte preoccupazione, perché poi i bilanci vanno chiusi, vanno chiusi sulla base di quelle che sono le reali disponibilità e quelli che sono atti ufficiali o quant'altro. L'ultimo dato, lo richiamiamo, però eravamo abituati a stare in un contesto di inflazione praticamente zero, adesso invece ci troviamo in un contesto dove il 2022 l'indice IPCA dice che a tutto ottobre siamo a più 8,6 ed il FOI previsto nell'ambito delle previsioni che vengono fatte dal Governo, eccetera, parla di un 4,3 per l'anno prossimo. Anche in questo caso, se prendete i 450 milioni di spesa storica della Regione come corrispettivi e fate il conto in termini di inflazione cosa significa, stiamo parlando, anche in questo caso, di qualche decina di milioni di euro. Siamo in un contesto dove tra mancati ricavi, incremento del costo dell'energia ed andamento dell'inflazione c'è un tema enorme di risorse che crediamo debba essere sicuramente, lato aziendale, uno degli elementi da tenere presente quando si vogliono fare tutti i ragionamenti relativi al servizio, ai suoi incrementi, alle caratteristiche del servizio e quant'altro. Se andiamo a questa *slide*, qui si vede l'andamento dei viaggiatori. Noi abbiamo pensato utile, speriamo che lo sia, darvi qualche spaccato in più rispetto ai viaggiatori, per capire come sta andando il traffico. Qui vedete le colonne verdi nel 2022, quelle grigie nel 2021 ed invece la curva è il 2019. Allora, si vede quello che è stato già detto prima, c'è sicuramente un recupero rispetto al dato di luglio che citava l'Assessore, oggi siamo ad una media di 610 mila passeggeri/giorno e quindi, anche non assumendo gli 820 mila, che è il dato massimo del 2019 nel periodo autunnale, e ci posizioniamo un po' sotto, mancano all'appello 150 mila passeggeri. Questo

a tutto ottobre/novembre. Siccome questi sono i mesi in cui c'è maggior carico, la domanda che ci siamo già posti e che anche questa Commissione ci ha sollevato in più di un'occasione nel dire quanto e come sta cambiando strutturalmente la domanda, è evidentemente un tema che a questo punto si deve cominciare a considerare. Che cosa abbiamo fatto noi in termini di analisi più puntuale? In questa *slide* vedete, sempre in riferimento al mese di novembre, quindi gli anni 2019, 2020, 2021 e 2022, quello che emerge qui è: volumi minori in termini assoluti, ma la curva della domanda sostanzialmente nel 2022 è tornata uguale, molto simile, a quella del 2019. Quello che stiamo dicendo qui è che, sì, minori volumi, mancano 150 mila passeggeri, ma quello che si è discusso, in particolare, durante il 2020, cambiare gli orari, modificare le abitudini, eccetera, in realtà non si vede, cioè la curva è tornata esattamente quella. Torniamo ad avere le ore di punta, i picchi, con tutto quello che ne consegue in termini di affollamento, in termini di utilizzo al massimo della capacità della infrastruttura e dei treni. 150 passeggeri in meno ma con comportamenti, da questo punto di vista, in termini di orari e di utilizzo dei servizi, eccetera, che è assolutamente analogo. Questo rimane un problema ma dice che Covid e tutto quanto accaduto dopo non ha cambiato la struttura della domanda in termini di sua distribuzione oraria e di utilizzo del servizio. Questo lo si vede anche qui, dove abbiamo provato a scomporre quelli che sono i passeggeri che utilizzano con alta frequenza i nostri servizi, quelli che lo utilizzano qualche volta e quelli che lo utilizzano molto saltuariamente. Se andate a vedere il dato di riferimento il primo semestre 2019 e il primo semestre 2022 vedete, per esempio, che si stanno molto allineando perché i viaggiatori ad alta frequenza che nel primo semestre 2019 rappresentavano il 46 per cento, sono il 44. Quelli "qualche volta alla settimana" erano il 19 e sono il 19. Quelli a bassa frequenza, quindi quelli più occasionali erano al 34 e sono al 37. C'è ancora qualche punto percentuale in questo caso, ma anche in questo caso la curva, ripeto, è su un volume più basso, ma si ripropone esattamente nei termini dello storico, questo, evidentemente, non consente di risolvere una serie di questioni, a partire, appunto, dal sovraffollamento, dalla possibilità di aumentare la capacità dei treni, delle frequenze e quant'altro nelle ore di punta. Qui il dato a cui già faceva riferimento l'Assessore, che dice che il tema riguarda, in particolare, la città di Milano, ossia l'area metropolitana, proprio per la presenza di società di servizi, banche, assicurazioni e quant'altro, il fatto che queste grandi società stanno continuando ad avere un numero significativo di giornate non trascorse in ufficio. Infatti, si vede che la differenza di passeggeri tra le linee regionali sempre novembre 2019 e novembre 2022 ed invece la differenza che c'è sempre in quel periodo sulle linee suburbane, vedete che sul suburbano manca il 23 per cento di passeggeri. Questo, se volete, è in linea con quello che io ho letto tra ieri ed oggi, dichiarato dal Sindaco Sala e da Giana come ATM e mi hanno detto che gli manca il 22 per cento dei passeggeri. Sull'area metropolitana di Milano, per la conformazione economico sociale dell'area, le attività che insistono su quest'area, questi sono i passeggeri che mancano. Qui cominciamo a dire che probabilmente questo gap strutturale non si colmerà e non si colmerà tanto facilmente o forse non si colmerà mai. Quindi, meno volume sull'area di Milano, ma con una curva che ci distribuisce esattamente nello stesso modo. Del Malpensa parlo successivamente.

Ancora qui, dato con i numeri, quello che diceva sempre l'Assessore, cosa succede nei weekend? Nei weekend a settembre è andato leggermente meglio addirittura il 2022 rispetto al 2019, ad ottobre siamo tornati leggermente sotto. Questo però a noi fa dire che quando si fa una discussione in merito all'utilizzo del mezzo pubblico, del trasporto pubblico, non crediamo che sia un tema di paura, di difficoltà ad utilizzare il mezzo, eccetera, perché nei weekend il mezzo viene utilizzato più che nel 2019. Quindi torniamo a quello che dicevamo prima, il fatto che manchino quei passeggeri, che ci sono quelle differenze in termini di numeri, dipende dall'organizzazione sociale della vita, strutturale ed economica e quindi del fatto che poi le persone mettono atto comportamenti diversi rispetto al 2019, ma con la stessa curva. Il dato si conferma da questo punto di vista su Malpensa, perché, vedete, noi abbiamo messo qui che gennaio/ottobre il Malpensa Express ha trasportato 3,23 milioni di passeggeri a fronte dei 3,29 del 2019, quindi sostanzialmente gli stessi passeggeri. Quindi si è già allineato al 2019. L'altra cosa molto interessante che è sempre stato un tema che ci siamo posti era come aumentare la quota modale, perché noi, storicamente, il treno trasportava

grosso modo il 13 per cento dei passeggeri oggi siamo quasi al 18. Questo è un dato assolutamente positivo. È chiaro che adesso con il tema del T2 che riapre, insomma, vediamo quello che succede, però noi stiamo continuando a lavorare molto intensamente con SEA perché crediamo che la quota modale sicuramente debba essere fatta crescere e poi c'è tutto il tema del servizio sul Malpensa con riferimento a quelli che sono gli interventi infrastrutturali. Questo è il quadro che noi vediamo in termini di domanda. Giusto una *slide* per fare il *recap* di quello che dicevo prima. Quest'anno ci mancano 50 milioni di euro ancora in termini di ricavi a passeggero, perché quei 150 mila passeggeri che mancano sono parzialmente compensati dal fatto che, lo vedremo dopo, essendoci, meno passeggeri ma con comportamenti dove alcuni passeggeri utilizzano di più il viaggio occasionale e quant'altro, in realtà noi abbiamo un ricavo per passeggero che è più alto rispetto a quello che era storicamente. È quello che vediamo nella *slide* successiva, sempre con riferimento al 2019, in termini di quota percentuale della torta, vedete che i titoli occasionali, in questo momento, sono al 48 per cento, mentre erano al 40 storicamente, gli abbonamenti sono al 34 invece che al 48 ed è esattamente coerente con quello che mostravamo prima. Su Milano per il tipo di organizzazione del lavoro le persone ci vengono ancora ma ci vengono più saltuariamente. "Purtroppo", continuano a venirci nell'ambito delle ore di punta, dei picchi e quindi esattamente con lo stesso tipo di comportamento. Questo è un altro dato, secondo noi, molto interessante rispetto ai canali di vendita. Vedete, in verde il 2022, che tutti i canali di vendita hanno avuto una riduzione, è cresciuto enormemente il canale digitale. Questo è un dato positivo, perché, se ricordate, con l'avvio del lockdown e con tutte le misure il tema è stato "investire sul digitale" e fare in modo che sempre più sia possibile acquistare titoli di viaggio attraverso i canali digitali. È quello che sta accadendo, siamo passati dal 14 al 30 per cento, mentre, vedete, che per esempio c'è una riduzione significativa dei rivenditori esterni e se sommate la parte digitale sito e App di Trenord più la parte di self-service, quindi il 24 per cento, stiamo dicendo che più della metà dei viaggiatori compra titoli di viaggio o su canali digitali o dai self-service. Questo è un altro dato secondo noi importante e significativo in termini di prospettiva e di sviluppo ulteriore, in termini di presenza commerciale e di modalità del rapporto con il cliente. Questo l'abbiamo messo per dire che noi, a partire dal lockdown, abbiamo costruito dei *cluster* dei nostri clienti, il titolo che abbiamo dato può piacere o meno, ma era giusto per dire chi è l'utilizzatore regolare, chi è l'utilizzatore per lavoro che invece è più occasionale, come si comportano gli studenti e gli occasionali più legati al tempo libero. Abbiamo visto che, a partire dal 2020, questa "clusterizzazione" funziona, cioè ci ritroviamo con i numeri e con le proiezioni che facciamo. Nella *slide* successiva si vede qual è la proporzione dei viaggiatori. Il che fa vedere ancora che in realtà il *commuter*, il pendolare in senso storico, sostanzialmente è circa il 30 per cento, poco meno del 30 per cento e che probabilmente è esattamente dentro quei numeri di gap a cui facevamo riferimento prima, in termini di 150 mila passeggeri in meno. Su questi viaggiatori, con questo tipo di "clusterizzazione" continuiamo a fare ogni sei mesi, *survey*, campagne di verifica rispetto alla valutazione del servizio che danno, lo facciamo in maniera significativa, con oltre 8.300 interviste *face to face* sui treni e quindi cerchiamo di continuare a mantenere una capacità di lettura di quello che è il servizio e delle valutazioni che vengono fatte dal servizio.

L'offerta attuale, la citava già prima l'Assessore, sono 2.585 treni giorni feriali, il 98 per cento del servizio pre Covid in termini di numero di treni. Però volevamo richiamare l'attenzione sul fatto che, se questo è il servizio che c'è in essere, considerati i 610 mila passeggeri a cui siamo arrivati in questa fase di autunno, noi offriamo ogni giorno poco più di un milione di posti, di sedili, moltiplicando il numero di sedili per il numero di treni viene un certo numero, noi siamo ad un *load factor*, cioè ad un utilizzo della capacità dei posti che è sotto il 20 per cento. Cioè stiamo dicendo che questa offerta che noi mettiamo in campo e che trasporta quei passeggeri, riempie i treni, nella media della giornata, meno del 20 per cento. È per questo che abbiamo sottolineato in partenza il fatto che è rimasta, purtroppo dico io, quella curva con i picchi che ripropone il tema di una capacità che non riesce a soddisfare la domanda nel momento di punta per i vincoli che ci sono, capacità di infrastruttura, numero di treni disponibili, numero di tracce disponibili e quant'altro, ma dall'altra

parte il fatto che noi abbiamo un *asset* aziendale, che è la flotta, che è utilizzato per meno del 20 per cento. Qui c'è lo spazio, vorrei ricordare che noi storicamente eravamo intorno al 34/25 per cento. Qui c'è lo spazio di recupero e teniamo presente che con le norme di investimento fatto e con i treni che entrano progressivamente in servizio, noi stiamo aumentando il numero di posti e quindi la sfida è quella di riuscire “a capire come si fanno a riempire”.

La puntualità, anche quello che diceva prima l'Assessore, abbiamo come sempre la colonna ai “5 minuti”, ai “7” e ai “15”, nei quattro anni. Il 2020 è un anno che non può essere preso come riferimento per le ragioni dette, il 2021, invece, crediamo che possa esserlo perché in termini di servizio siamo tornati su volumi molto simili. Vediamo qui, ripeto, tolto il 20, la progressione. Cioè quando diciamo “dal 2019 progressivamente il servizio sta migliorando”, lo diciamo perché abbiamo questo tipo di dati. Ormai siamo all'84 per cento di puntualità e “5 minuti”, che ovviamente, letto dall'altra parte, dice che c'è un 16 per cento dei treni che non arriva puntuale ai cinque minuti ed il 16 per cento di quei treni, tendenzialmente è quasi sempre concentrato delle ore di punta. Quando poi si fa riferimento al tipo di percezione che si ha del servizio e quant'altro, è evidente che c'è un tema legato alla capacità delle infrastrutture dei treni, alla domanda che c'è, al fatto che si concentra nelle ore di punta e quindi quei 300 treni che non arrivano nell'ambito dei cinque minuti sono tendenzialmente concentrati nelle fasce di punta. Ma complessivamente il servizio sta mostrando questi dati di miglioramento e noi presentiamo questa tabella per far capire che questo è lo storico di Trenord. Vedete che ormai, tolto il 2020, siamo in linea con quello che è stato il 2017, con quello che è stato 2015. Il 2016 ha toccato di poco meno di un punto percentuale. È quello a cui faceva riferimento anche l'Assessore, date le condizioni del sistema e considerato che il rinnovo della flotta è già significativo, 80 treni nuovi, ma evidentemente devono arrivare a 140, quindi siamo nella fase di successiva implementazione, questo è un dato che per noi è molto importante. L'ultima cosa, poi lascio la parola a Spadi, è questa. Noi abbiamo sempre detto dall'inizio che il dato che guardiamo con particolare attenzione è il numero delle soppressioni, perché la soppressione, più che il ritardo, ovviamente quando i ritardi sono molto significativi pesa lo stesso, ma, insomma, è un disservizio maggiore perché il viaggiatore non trova il treno o sta su un treno che poi, ad un certo punto, viene soppresso.

L'ingegnere Spadi andrà più nel dettaglio, ci tenevo a mettere in evidenza che qui abbiamo fatto due colonne, perché nella colonna A sono compresi tutti i dati, mentre nella colonna B trovate i dati depurati da quello che è accaduto legato al Passante. Quindi se guardiamo il servizio nell'ambito dell'anno complessivo, quest'anno sta andando bene – “bene” con tutti vincoli ed i limiti che abbiamo dichiarato – siamo sostanzialmente allineati a quelle che erano le situazioni precedenti. Se guardate l'ultima riga dove indichiamo il numero di soppressioni attribuite a Trenord, vedete con la colonna B sono 30, erano quasi 27 nel 2021, il 2020 non fa testo, erano 23 nel 2019. Cioè stiamo mantenendo questa linea che non è soddisfacente, ma che evidentemente ha migliorato molto rispetto ai dati del 2018. È chiaro che se carichiamo, invece, nell'ambito del 2022 quanto accaduto in termini di fatto eccezionale, e poi possiamo parlarne, sul Passante, allora, evidentemente, il dato è diverso. Questo lo dico perché rispetto ad altri tipi di andamenti, l'Ingegnere Spadi poi lo farà rivedere rispetto agli indici di affidabilità, il servizio da gennaio a maggio ed in parte anche giugno aveva *performance* molto positive. Poi ha avuto il tema di luglio e agosto e nell'autunno è ripreso non così bene come nella prima parte dell'anno, ma sostanzialmente riallineandosi più verso la prima parte dell'anno. Ti lascerei la parola, Giorgio.

Presidente CARZERI

Prego, dottor Spadi.

Ingegnere SPADI – Direttore Operativo di Trenord

Grazie al nostro amministratore delegato, all'Assessore, al Presidente, buongiorno a tutti. Partirei dal far vedere cosa è successo a luglio 2022 perché è giusto commentare “un attimo”, anche se ormai è un evento di qualche mese fa, quello che è successo. Due fattori essenziali. Le temperature,

ormai non possiamo più neanche dire “eccezionali” perché dobbiamo abituarci a delle temperature molto alte. Qui abbiamo evidenziato, con il colore giallo ocra i giorni in cui abbiamo avuto a Milano temperature superiori ai 33 gradi, 33 gradi perché abbiamo sempre detto che è il limite oltre il quale sui treni “medio vecchi” il condizionamento va in crisi quando le temperature superano questi valori. Poi l’effetto dei bordini che è evidenziato in questa riga con la freccia. Prendiamo un giorno a riferimento, prendiamo il giorno 20 luglio, un numero di soppressioni che formalmente sono imputabili a Trenord e comunque derivate da guasti o da mancanza di treni, che è elevatissimo, 198 soppressioni medie in questo giorno, il 20 luglio, però vediamo che 113 di queste sono dovute a mancanza di treni, perché li abbiamo dovuti togliere dal servizio per l’usura dei bordini e 52 sono dovuti a treni che abbiamo preventivamente soppresso per compensare la non disponibilità dovuta al non funzionamento dei condizionatori con le temperature elevate. Il 20 luglio c’erano 35 gradi. Se prendiamo proprio il problema della soppressione per i bordini, vedete che dal giorno 15 luglio in avanti, abbiamo sempre soppressioni di 300/380 perché abbiamo dovuto sopprimere tre linee, fino al giorno 31 luglio in cui entra in vigore, non è che il 31 il Passante era ancora chiuso ma entra in vigore una modifica concordata con Regione Lombardia per attestare i treni del Passante al di fuori del Passante, ridurne di quantità e quindi essendo cambiato il dato di riferimento, il numero di treni programmati, ovviamente cambia il numero delle soppressioni.

Dottor PIURI – Amministratore Delegato di Trenord

Scusami Giorgio, su questa cosa, a me interessa ribadirlo, ad un certo punto il 20 luglio Trenord ha deciso di non mandare più i treni nel Passante e ha deciso di farlo per motivi di sicurezza, cioè il consumo delle ruote era tale che rendeva molto difficile poter garantire il controllo della misura dei bordini, perché vuol dire che avevamo consumi cento volte superiori e voleva dire mandare questi treni al controllo ed alla misurazione ogni 24/48 ore, quando normalmente si fa ogni 15 giorni. Quindi questa situazione ci ha portato a dire “attenzione, siccome non siamo in condizione, in termini operativi, di garantire questo tipo di monitoraggio, è opportuno che fermiamo i treni”. Questa è una considerazione. Un’altra considerazione è che i treni che avevano questo tipo di consumo richiedevano di essere continuamente mandati al tornio e quindi c’era anche una indisponibilità di treni. La scelta, questo tipo di soppressione, è derivata da questo tipo di motivazione che poi ha portato allo sviluppo conosciuto, ma noi lo abbiamo fatto esattamente perché c’era, secondo noi, per quello che riguardava la nostra responsabilità, il fatto di poter garantire che i treni che circolavano nel Passante avevano le ruote a posto. Questo è il motivo principale, poi il fatto che le ruote consumate ci impedivano di avere il numero di treni necessari per fare i servizi e se avessimo continuato a mantenere il Passante non avremmo avuto i treni per fare servizio a settembre.

Ingegnere SPADI – Direttore Operativo di Trenord

Come sapete, poi, durante il mese agosto abbiamo lavorato intensamente con RFI non solo per individuare le cause sulle quali c’è ancora uno studio affidato al Politecnico di Milano da parte nostra per cercare di capire esattamente le cause del fenomeno, però la cosa principale è che noi abbiamo lavorato nel mese di agosto con RFI per creare le condizioni per riaprire a fine agosto. Al 26 agosto, a seguito del cambio delle rotaie nella tratta Milano Dateo - Milano Porta Vittoria, il Passante si è riaperto al servizio, gradualmente abbiamo ripristinato i treni con grande cautela, perché dovevamo essere sicuri che il fenomeno si fosse arrestato e dopo circa 10/15 giorni, con i continui monitoraggi, abbiamo certificato che il fenomeno si era arrestato e quindi dal 20 settembre la circolazione del Passante è ripresta con tutti i treni come prima del 20 luglio. Sono stati due mesi molto difficili.

In questa *slide* vediamo l’andamento nel mese di ottobre, quindi l’ultimo mese, dell’indice di affidabilità. Cioè vediamo linea per linea, non ve la commento tutta, ce l’avete, ognuno può vedere le linee di riferimento, sia l’indice di puntualità “5 minuti” che l’indice di affidabilità. Dopo

spendiamo due parole su questo famoso indice di affidabilità. Quelle evidenziate in giallo sono le linee per le quali scatta il cosiddetto “bonus”, quindi, l’affidabilità non è stata soddisfacente e pertanto c’è la riduzione del 30 per cento dell’abbonamento, non sui viaggiatori di quel mese, su sui viaggiatori di tre mesi dopo. Il che ovviamente in alcuni casi danneggia i viaggiatori, in alcuni casi danneggia l’azienda. Ad esempio, se parliamo dei bonus di maggio che vengono scontati sugli abbonamenti di agosto, è evidente che ad agosto viaggiano molti meno viaggiatori di maggio. I bonus di luglio che sono stati tantissimi li abbiamo scontati ad ottobre che per noi invece è mese più carico e quindi tanti viaggiatori hanno beneficiato in più di questo sconto anche se molti di loro non hanno viaggiato a luglio. Però questa è la struttura di questo algoritmo molto complesso. Solo due parole di commento generale. L’area nord ovest va bene, sostanzialmente bene. Vedete tutte linee con puntualità 80 per cento superiori, tranne un problema sulla Porto Ceresio - Varese - Gallarate – Milano dove pure abbiamo tutti treni nuovi ma c’è ancora un problema di instabilità del segnalamento, quindi della parte di RFI, il circuito di binario rimane occupato al passaggio dei treni ed RFI lo sta risolvendo, speriamo. Era entro settembre, adesso si parla di fine anno, ma la situazione è in miglioramento. A parte questa linea tutte le linee viaggiano intorno all’80 per cento, alcune, addirittura, al 95 come la Colico – Chiavenna e non sono in bonus. Il nodo di Bergamo in questo mese di ottobre, ma anche a novembre risulta essere uno dei più critici per diversi motivi. Tra poco inizierà un grande intervento di potenziamento dell’infrastruttura. Poi abbiamo oggettivamente critica la parte Sud Lombardia, le linee diesel di Pavia, la Brescia Parma, dove oggettivamente abbiamo ancora i treni più vecchi, non si vede ancora l’effetto dei treni nuovi. Su Rete Ferrovie Nord direi che, al di là della direttrice Brianza, che in questo mese di ottobre non è andata bene, tutte le altre direttrici sono andate bene con i soliti punti di eccellenza su Malpensa e su Saronno-Milano. Poi verranno evidenziate ancora una volta, ne parlavo prima qui con qualche Consigliere, visto che può succedere un giorno come ieri sembra, o anche come stamani, in cui sulla Milano - Lecco c’è stato qualche problema, stamani per colpa di RFI, ieri per colpa nostra, però la puntualità di questa linea al mese di ottobre è stata dell’87 per cento quando prima del Caravaggio, su questa linea, viaggiamo intorno al 60/65 per cento, quindi è molto positivo.

L’indice di affidabilità, la formula, magari qualcuno si può divertire anche poi a vederla, cos’è l’indice di affidabilità? È un indice che misura e pesa sia i minuti di ritardo, sia i minuti di soppressione. Quindi come intenzione è una cosa ottima, perché mette insieme i due elementi più critici del servizio, i ritardi e le soppressioni e le misura rapportati al totale dei minuti programmati su quella linea, al netto dei minuti soppressi per cause di forza maggiore. Questo cosa vuol dire? Che l’indice in sé è un algoritmo matematico, ognuno può divertirsi a fare i calcoli, però, per come è fatto, penalizza moltissimo le linee che sono a percorrenza limitata. Perché un ritardo di dieci minuti su una percorrenza di 200, come può essere la Milano – Sondrio, vale il 5 per cento. Un ritardo di dieci minuti su una percorrenza di 40, come può essere la Milano – Bergamo vale il 25 per cento. Questo è il motivo per cui ci troviamo linee come la Milano – Bergamo via Pioltello, che pure hanno un buon livello di puntualità, quasi sempre in bonus per questo motivo di calcolo della formula. Questa *slide* riproduce gli indici di affidabilità da gennaio a ottobre, di tutte le linee, ovviamente così è quasi inguardabile, però evidenziate in colore più scuro sono le linee che sono andate in bonus. Poi vedete che mentre nel mese di marzo e di aprile praticamente non c’è niente in bonus, due linee a marzo e tre linee ad aprile su 40, poi vedete questo incredibile addensamento tra giugno e luglio. Non è che qui a marzo e ad aprile eravamo tutti bravi ed a luglio siamo diventati tutti incapaci di gestire il servizio, questa è propria la rappresentazione di quello che è successo quest’anno e che in genere sta succedendo da diversi anni, cioè quelli che erano i mesi più critici invernali, gennaio/febbraio sono diventati mesi buoni, perché non nevica più, perché le temperature non vanno sottozero, quindi, non si ghiaccia il filo di contatto, non si ghiacciano le rotaie. Mentre nei mesi estivi, che storicamente erano i migliori, sono diventati i peggiori per effetto delle alte temperature. Poi a luglio c’è l’effetto devastante del Passante di cui abbiamo già detto quindi è inutile soffermarsi ancora.

Come siamo andati rispetto ai guasti dei treni? Ecco, vediamo questa *slide* di destra dove gli istogrammi, le colonne ocra, rosse o arancioni rappresentano il numero medio di guasti per giorno. Quindi, ultimo dato, mese di ottobre 4,3, mese di novembre, ancora non finito, 4,8. Quindi sono 4,3 treni che si fermano, devono essere riportati in manutenzione perché non riescono a completare il servizio, sul totale di 2.158 treni ed una flotta di circa 350 convogli, quindi, treni fisicamente che circolano tutti i giorni. La curva, invece, rappresenta la media degli anni passati e vedete che il fenomeno è sempre lo stesso, quindi, ancora una volta delle punte a giugno ed a luglio dovute alle alte temperature, poi ci stabilizziamo. Invece la *slide* di sinistra dà la tendenza sui vari anni, come l'abbiamo vista per la puntualità, la vediamo per i guasti e vedete che siamo passati da otto treni guasti al giorno nel 2018, a 4,2 nel 2022. Facendo uno spacchettamento per flotta vediamo che gli automotori, quindi i treni diesel nuovi, anche questi hanno dieci anni però sono quasi nuovi, quindi gli Stadler, hanno solamente 17 guasti per milioni di chilometri, vuol dire che ogni milione di chilometro percorsi questi treni si sono guastati, guasto che impedisce il completamento della corsa, 17 volte. All'estremità opposta ci sono le povere automotrici 668, che hanno cinquant'anni, che invece si guastano 68 volte ogni milione di chilometri. Però, tranne, appunto, per le automotrici, dove speriamo davvero che questo sia, a metà del 2023, l'ultimo anno di servizio, tutti gli altri hanno indici in miglioramento rispetto sia al 2021 che al 2019.

“La flotta in evoluzione”, ne ha parlato l'Assessore quindi vado molto velocemente, vedete che a giugno 2022, quindi pochi mesi fa, su 431 convogli in asset, 145 erano di “vecchia generazione”. “Vecchia generazione” intendiamo quelli da 15 anni in su e quindi rappresentavano il 34 per cento della nostra flotta. In un solo semestre, a dicembre 2022, avremo 111 treni di “vecchia generazione” su un totale di 436, quindi al 25 per cento. Vedete, l'effetto nuovi treni, in un solo semestre, dal 34 per cento di materiale con più di 15 anni al 25 per cento. Continuando su questo trend, l'anno prossimo vi diremo che siamo rimasti al 15 per cento di treni di “vecchia generazione”, l'anno prossimo di questi tempi. Sono aumentati anche i posti offerti perché con i treni nuovi noi andremo tendenzialmente a diminuire il numero di convogli, perché, ad esempio, le 668, ogni automotrice ha un treno e verranno sostituite, invece, dai Colleoni che sono equivalenti a due automotrici per posti offerti, quindi andremo, tendenzialmente, a diminuire il numero di convogli ma ad aumentare il numero di posti offerti. La *slide* che potete vedere è identica a quella proiettata sei mesi fa, quindi, è la progressione annuale delle consegne, fino ad arrivare a 245 treni, avendo incluso anche i 14 treni ad idrogeno per la Brescia – Edolo ed i 9 interoperabili per la TILO già in servizio, è la progressione che stiamo puntualmente rispettando. L'effetto dell'interruzione sulle varie linee, vediamo questa colonna qua, il 2022 ed il delta della puntualità tra il 2022 ed il 2019. Su quasi tutte le linee dove abbiamo introdotto i nuovi treni, in parte o in toto, perché alcune linee sono al 100 per cento con i nuovi treni altre, invece, sono al 40, al 50, al 20, però in tutte le linee abbiamo un miglioramento che è la puntualità, molto rilevante, più 21 per cento sulla Domodossola – Gallarate, più 16 per cento sulla Bergamo – Lecco, più 16 per cento sulla S8 Lecco – Carnate – Milano, l'unica linea, la Milano – Porto Ceresio, di cui vi ho già detto i motivi poco fa, la Brescia – Cremona non fa testo perché i nuovi treni li abbiamo inseriti 15 giorni fa, quindi, ancora sul 2022 non si vede niente.

Facciamo un focus sulle tre tipologie di materiale rotabile. I Caravaggio, che sono i nostri nuovi treni a doppio piano, alta capacità, ne abbiamo 53 in servizio commerciale, che sono i 5 della cessione di contratto di Trenitalia, i 30 Caravaggio 4 casse e ETR 421 e siamo a 18, veramente nel frattempo se n'è aggiunto un altro proprio ieri, siamo a 19, con oggi, Caravaggio a 5 casse. Queste sono le linee sulle quali li stiamo utilizzando, alcune linee sono al 100 per cento dell'offerta, altre al 50 per cento, altre al 40 per cento, la Milano – Varese – Laveno abbiamo iniziato dal primo ottobre ad inserire anche su Ferrovie Nord questi nuovi treni. Devo dire con grande soddisfazione, posso testimoniare direttamente, visto che sono un utente di questa linea, dei miei compagni di viaggio di ogni giorno. Cosa ci aspetta da qui a fine anno? Non andiamo molto oltre con le previsioni perché l'anno prossimo è un anno delicato per le forniture dei nuovi treni, perché le aziende sono in grande difficoltà per la componentistica soprattutto sull'elettronica, sui microchip, lo leggete tutti i giorni,

non c'è bisogno che lo ribadiamo noi. Milano – Cremona – Mantova, un treno inserito in servizio al 14 novembre, che fa quattro corse al giorno e poi finalmente andiamo nell'area sud della Regione Lombardia, quindi Milano – Pavia – Voghera – Alessandria, tre treni in servizio dal cambio orario dell'11 dicembre. Non possiamo ancora andare sulla Milano – Mortara, con grande dispiacere di chi su questa linea ci critica aspramente perché purtroppo, ancora, tra Mortara e Alessandria i treni non hanno la circolabilità per problemi legati ai lavori in atto da parte di RFI. Quindi sulla Milano – Mortara – Alessandria bisognerà attendere, temo, la fine del 2023 perché i treni non hanno ancora la circolabilità, cioè non possono passare queste tipologie di nuovi treni. Andiamo sui Donizetti. 23 treni in servizio, 10 della cessione dei contratti di Trenitalia, 13, nel frattempo sono diventati 14 da alcuni giorni, quindi siamo a 23, sono in servizio sulla Milano – Luino, sulla Lecco – Sondrio, sulla Colico – Chiavenna, dove siamo al 100 per cento dell'offerta, sulla Lecco – Bergamo e Bergamo – Brescia il 90 per cento, quindi, quasi tutti, sulla Bergamo – Treviglio il 100 per cento, sulla Brescia – Cremona 80 per cento e anche il primo 20 per cento sulla Cremona – Treviglio. Vedete, abbiamo fatto prima la Valtellina, la Colico – Chiavenna, per motivi oggettivi e poi ci siamo spostati sull'area di Cremona e stiamo riempiendo le linee Cremona – Brescia, Cremona – Treviglio – Bergamo, Bergamo – Brescia e Cremona – Mantova.

Nelle prossime settimane abbiamo un nuovo treno sulla Cremona – Mantova già in servizio dal 14 novembre, tra l'altro fa proprio le corse più frequentate dagli studenti, due nuovi treni in servizio sulla Milano Greco – Brescia, quindi questo, è il servizio regionale, non il RE Express e un nuovo treno in servizio sulla Cremona – Treviglio. Qui Alstom sta consegnando in ritardo di un anno rispetto al progetto originario, ma in anticipo di due mesi rispetto a quello che era stata la ridefinizione delle consegne e quindi siamo molto ottimisti che entro il mese di marzo del 2023 le vecchie elettromotrici ALE 582 scompariranno definitivamente, quindi, avremo rinnovato tutta la flotta dei treni a più vasta frequentazione.

Luce rossa invece sui Colleoni, l'Assessore ha già descritto adeguatamente la situazione, posso solo dirvi gli ultimi sviluppi. Il gruppo di lavoro che abbiamo messo in piedi con RFI e con il costruttore Stadler ha dato degli ottimi risultati. I problemi di compatibilità con il segnalamento sono quasi completamente risolti. Dico "quasi" perché in realtà qualche perdita di segnale ancora lo abbiamo, ma lo abbiamo anche sulle vecchie automotrici.

Assessore TERZI

Ingegnere, scusi, però bisognerebbe spiegare cos'è la perdita di segnale e cosa comporta, perché sennò la diamo per scontata.

Ingegnere SPADI – Direttore Operativo di Trenord

Ha ragione, Assessore. Allora, cosa succede? Questa linea è attrezzata con gli SSC, che è un sistema meno performante di protezione della marcia del treno rispetto all'SCMT che è il Sistema Controllo Marcia Treni. L'impianto di terra di RFI emette un segnale attraverso dei trasponder che sono montati sui pali dei segnali. Il treno passa e capta questo segnale. Se la captazione non è buona, quindi il segnale è debole, il treno va in frenatura di emergenza, si ferma e per essere autorizzato a ripartire richiede un intervento del Dirigente Centrale della circolazione, quindi di RFI che deve fare una serie di procedure manuali per consentire al treno di riprendere la marcia. Quindici minuti di arresto su ogni punto informativo. Il giorno in cui abbiamo fatto l'inaugurazione, il viaggio di andata andò bene, al viaggio di ritorno abbiamo perso quattro volte il segnale tra Parma e Brescia, il che vuol dire un'ora di ritardo, un disastro. Oltre a questa perdita nel segnale che adesso sembra – voglio usare ancora il condizionale – probabilmente risolta, sembrerebbe "probabilmente" risolta, c'è un altro problema più strutturale che è il sistema di bordo del treno, che è molto più sofisticato di quello delle vecchie 668 e prende una riduzione anomala di velocità a 10 chilometri all'ora, quando il treno ha ricevuto in stazione il segnale di partenza disposto al rosso. Questa è una norma regolamentare di ANSFISA, implementata due anni fa, quindi da rispettare, che le vecchie automotrici non percepiscono, perché hanno un sistema vecchio, che non legge questa

riduzione di velocità; i nuovi treni, correttamente la recepiscono. Per risolvere questo problema è però necessario che RFI modifichi l'impianto di terra, cioè passi dall'SSC all'SCMT. Nei vari incontri che abbiamo fatto, RFI ci ha detto che sulla Brescia Parma è prevista, dapprima sulla Piadana – Parma entro giugno dell'anno prossimo, poi sulla Brescia – Piadana entro dicembre dell'anno prossimo, questa sostituzione dell'SSC con l'SCMT. Anche questo problema, ovviamente, non domani mattina, ma è avviato a soluzione. I problemi di compatibilità con l'infrastruttura, alcuni probabilmente già risolti, anche se stiamo ancora facendo corse di prova, altri si risolveranno nel corso dell'anno prossimo, però abbiamo anche un problema di affidabilità dei treni che è dovuto essenzialmente all'interfaccia tra, questi sono treni ibridi, come sapete, le batterie ed il motore termico, che non funziona adeguatamente e quindi le batterie si disconnettono e determinano lo spegnimento del motore termico. Non succede niente, si fa un reset, si riaccende il motore ma si perdono 10/15 minuti. Stiamo facendo anche qui una campagna di prove, qualcosa è migliorato, per cui proprio domani avremo un incontro con il costruttore – non lo sa neanche l'Assessore, glielo dico qui – per valutare se ci sono le condizioni, già da fine settimana prossima, per rientrare in servizio almeno con i primi due treni sulla Brescia – Parma. Lo valuteremo in un incontro domani perché non vogliamo fare un'altra falsa partenza e quindi dobbiamo prenderci tutte le cautele. Ripetiamo, non sono problemi gravissimi, non sono assolutamente problemi di sicurezza, ci mancherebbe altro, non sono problemi gravissimi, però, se avvengono, determinano magari dieci, quindici minuti di ritardo che poi sulla linea a binario unico, ovviamente, per effetto degli incroci si propagano sugli altri treni. Concludo con due parole sul cambio orario, perché non c'era molto da dire quest'anno, però l'Assessore ha giustamente introdotto alcune questioni. Non avevamo le condizioni per fare chissà quali modifiche, certamente non di quantità, per i motivi che l'amministratore delegato ha illustrato adeguatamente e mi sembra si sia capito che la situazione in vista delle risorse è veramente molto critica e sarà molto critica nel 2023. Però ci sono alcuni interventi qualitativi importanti. Parto dalla Colico – Chiavenna, una delle linee più secondarie che abbiamo, ma, finalmente, RFI, io ne ho sentito parlare nel 2013 quando sono rientrato in Trenord dell'incrocio a Dubino, ci sono voluti nove anni; finalmente si è realizzato malgrado fosse finanziato, mi sembra, in parte o in toto, non so, da Regione Lombardia, ci sono voluti nove anni, finalmente è stata fatta la stazione di incrocio a Dubino. Questo non porterà a chissà quali cambiamenti, l'offerta sarà la stessa come numero di treni, però i treni riescono ad arrivare a Colico in tempo utile per fare l'interscambio con i treni RegioExpress per Milano. Questo vuol dire che ogni ora un cittadino dalla Val Chiavenna può venire a Milano utilizzando i treni veloci Colico – Milano e viceversa, ogni ora, un milanese può andare in Val Chiavenna, primo collegamento alle 6.20 da Milano, ultimo collegamento alle 20 da Chiavenna. Quindi, finalmente, un servizio integrato con quello della linea principale del Valtellina. Questo ci ha portato a decidere di aumentare anche la frequenza nei giorni festivi, perché nei giorni festivi da Colico – Chiavenna avevamo un treno ogni due ore, passiamo alla frequenza di uno ogni ora per dare, proprio nei giorni festivi, questa opportunità di collegamenti. Poi ci sono tre coppie di treni in più sulla Bergamo – Brescia. Perché sulla Bergamo – Brescia? Per il discorso delle capitali della cultura. Quindi le due Amministrazioni comunali, insieme alla Regione, ci avevano chiesto di potenziare il servizio, soprattutto chiudendo una fascia di buco del servizio che c'è tra le 10 e le 12, che dipende dallo spazio per la manutenzione che prende RFI su questa linea a binario unico. Finalmente RFI ci ha autorizzato ad occupare questo spazio e quindi ci sarà un treno ogni ora anche in questa fascia della mattina; inoltre abbiamo messo una coppia di treni in più tra le 21 e le 22 per consentire, di fronte ai 20 pomeridiani seriali, di potersi spostare le tre due città.

Ultima cosa che volevo dire è il potenziamento del servizio nei giorni festivi. Abbiamo visto prima, dalle *slide* che ha fatto vedere Marco, come il servizio nei festivi sia andato in percentuale molto meglio che non quello di giorni feriali. La risposta è ottima. Su certe linee, ben al di sopra delle aspettative, noi quest'estate abbiamo deciso un potenziamento sabato e festivo, d'accordo con Regione ovviamente, sulla linea Milano – Brescia – Verona, perché l'affluenza su questa linea è in continua crescita, Lago di Garda, i Parchi tematici. Probabilmente anche per il fatto che

l'introduzione dei nuovi treni, ormai l'80 per cento del servizio sulla Milano – Verona è fatta con i Caravaggio, ha spostato un numero importante di utenti dal mezzo stradale al treno. Andremo avanti con questo potenziamento dei servizi nei giorni festivi sulle linee turistiche, ci saranno dei treni in più di Trenord questa volta, non di Trenitalia, per andare in Liguria durante l'estate, i famosi "Treni del mare". Il servizio sulla Colico – Chiavenna, che si incrementa nei festivi e due coppie di treni in più nei festivi tra Luino e Gallarate, anche qui per consentire ai milanesi che vogliono andare nella parte nord del Lago Maggiore di poter prendere un treno anche alle 10 per essere alle 11 e mezzo a Luino. Quindi grande attenzione al movimento nei giorni festivi, il servizio ferroviario regionale non è solo il servizio dei pendolari ed i numeri li abbiamo visti, è anche il servizio di chi si muove per svago, di chi si muove per cultura, di chi si muove occasionalmente e devono essere trattati entrambi i segmenti con la stessa dignità e con la stessa attenzione. Grazie.

Presidente CARZERI

Grazie, Ingegnere. Apriamo la discussione. Raccoglierei un po' le vostre istanze e poi diamo parola agli auditi. Prego, Consigliere Ponti.

Consigliere PONTI

Grazie, Presidente. In premessa volevo porre questa questione, nel senso che avevamo chiuso i lavori della Commissione di questa mattina con l'Assessore al bilancio che ci diceva quanto fosse importante la riunione con il governo di quest'oggi. Volevo chiedere un aggiornamento proprio per il fatto che si diceva che la quota spettante a Regione Lombardia sia calata, ci si aspetta che cresca. Ci saranno probabilmente degli indicatori nuovi e tra l'altro l'esordio dell'intervento del DG Piuri è proprio legato al fatto che le questioni economiche, come tutti possiamo bene immaginare, non sono irrilevanti rispetto al servizio. Volevo capire che cosa ci propone il Governo, quali sono le tracce di lavoro, le prospettive dal punto di vista economico, alla luce dell'incontro di quest'oggi.

Poi ho alcune considerazioni da fare entrando nel merito delle questioni poste, ovviamente noi abbiamo dato un'occhiata ai dati che conoscevamo ed abbiamo notato, come diceva correttamente l'Ingegnere Spadi, che dal punto di vista puntualità ed affidabilità, maggio, giugno e luglio sono stati tre mesi particolarmente difficili. Se per il mese di luglio la questione del Passante diventa particolarmente rilevante, rimane questo aspetto che poi ha generato una insoddisfazione altissima da parte degli utenti, le 30 mila firme circa che erano state raccolte ed un sacco di questioni poste proprio sulla qualità del servizio. Quindi, volevo chiedere qualche aggiornamento rispetto a questa criticità, soprattutto per come si intende superarla più che per rilevare il dato di riferimento. Ma c'è una questione, in particolare, che penso balzi agli occhi di tutti, guardando, ripeto, i dati che conoscevamo prima, oggi li abbiamo avuti un po' aggiornati, che la questione degli impianti della rete è decisiva. Tra l'altro, pur scorporata la questione legata al Passante, si leggerebbe dai dati che vediamo, che la rete di Ferrovie Nord ha un'efficienza più alta rispetto a quella di RFI e quindi tutte le volte che facciamo questi aggiornamenti e non abbiamo modo di avere allo stesso Tavolo anche RFI alla fine ci troviamo, come le volte precedenti, con un "convitato di pietra" che pesa tantissimo rispetto agli esiti e anche alla rendicontazione di natura generale. Tra l'altro, con l'occasione, faccio notare che proprio stamattina, leggevo sul Sole 24 Ore, i ritardi, probabilmente che supereranno la data del 2026 e che si sono accumulati sugli investimenti legati al PNRR, riguardano particolarmente il settore infrastruttura ferroviario e anche, purtroppo, alcuni investimenti che sono stati assegnati ai Comuni. Però, riferendomi al primo, considerato che se si sforerà il 2026, considerato che già in Lombardia, per ciò che conosciamo, gli investimenti fatti sono investimenti che sono legati a progetti del passato, credo che, in parte, per capire meglio questa questione della rete che ha a che fare con le questioni quotidiane, si diceva, anche della questione di Lecco di ieri, sono tutti imbufaliti, un pomeriggio con cinque soppressioni di fila, ma credo che sia irrinunciabile fare a brevissimo un incontro con RFI per:

1) chiedere conto di questa situazione e capire anche da parte loro che cosa si intende dire e sottoporre;

2) che cosa possiamo pensare per il prossimo futuro, perché tra le altre cose, sempre parlando di puntualità, le modalità di gestione dei cantieri di RFI sono diverse rispetto a quelle applicate da Ferrovie Nord ed i tempi di chiusura sono più importanti.

Anche lì sarà fondamentale capire, rispetto al 2026, i tempi e i modi di adeguamento della rete ferroviaria dedicata al tema delle Olimpiadi. Su queste questioni, ripeto, non possiamo fare aggiornamenti, se non c'è questo tipo di verifica, di puntualità. Così come, noi lo avevamo sollecitato anche all'Assessore, è fondamentale capire qualcosa di più sul tema della "reinfrastrutturazione" della sistemazione del nodo di Milano. Lo avevamo detto l'anno scorso, lo avevamo già detto l'anno precedente, ci è stato detto: "C'è un gruppo di studio" ma di questo gruppo di studio non avevamo ancora capito quali siano gli esiti e che cosa si intenda fare perché, credo, che sia evidente che se non si risolve la questione del congestionamento, questo è un problema. Volevamo chiedere nell'occasione che cosa è stato fatto. A questo proposito, a infrastrutture, vado molto velocemente, quello che noi chiediamo di approfondire, visto che uno dei pochi elementi di novità, è il collegamento su Orio al Serio, la questione del collegamento tra Malpensa e Orio al Serio, che secondo noi, è un argomento importante. Chiederemo di poterlo affrontare visto che è un attraversamento est ovest, una delle tracce delle direttrici sulle quali siamo assolutamente più carenti.

Chiudo con due questioni. Una: la bigliettazione elettronica che doveva concludersi tempo fa e che credo che, a sua volta incida moltissimo sulla questione di integrazioni, servizi e quant'altro per chiedere a che punto siamo.

Poi sui nuovi orari legati all'orario invernale. Non è stato fatto ancora una volta l'incontro con i quadranti, è un limite importante perché sulla questione, tra l'altro, dei comitati ovviamente abbiamo due posizioni radicalmente diverse. Oltre che non incontrare i comitati, non si incontrano gli enti locali, perché dopo magari ci si rimanda al tema dell'incontro sul TPL, ma quello ha un quadro molto più generale e diventa anche più difficile dare la possibilità ai rappresentanti degli enti per rientrare direttamente sul tema. Al di là di questa questione che è molto importante, c'è una sorta di vulnus rispetto ad una condizione che dovrebbe essere normale di adeguamento e di recepimento complessivo di quelle che sono le evoluzioni del servizio. Grazie.

Presidente CARZERI

Consigliere Verni.

Consigliere VERNI

Grazie, Presidente. Buongiorno all'Amministratore delegato e al Direttore Spadi. Grazie di essere venuti a relazionarci.

Faccio una piccola considerazione e poi faccio qualche domanda, cogliendo l'occasione della vostra presenza. Se andiamo a vedere la vostra *slide*, a pagina 22, prendiamo atto che in questi dieci anni, più di dieci anni, sono tredici anni insomma, da quando è stata costituita Trenord, il peggioramento è obiettivo. Perché è così, sono dati oggettivi, non sono dati soggettivi. Il fatto che stupisce è che era nata Trenord "in pompa magna", grazie al "Celeste" e all'Assessore Cattaneo, perché i dati della puntualità e le performance di servizio, offerte da Trenitalia non erano in linea, non erano adeguate all'eccellenza lombarda, alla locomotiva dell'Italia. Da quando è stata costituita Trenord non è mai stato raggiunto neanche il punto di partenza, che era stato così tanto criticato. Questi sono dati oggettivi, ripeto, prendo la *slide* vostra, pubblicata a pagina 22. Poi possono esserci in dodici anni, undici anni, tutti i motivi che volete, il caldo, il freddo, i treni vecchi, tutto quello che volete, però è un dato oggettivo. Mi collego a quello che ha detto il collega Ponti anche sul tema della considerazione della partecipazione, della condivisione del rapporto che si ha non solo nei confronti dei cittadini, ma anche dei viaggiatori, che sono clienti. Quindi, da un lato per l'azienda sono clienti ma per la politica, per chi amministra la cosa pubblica, sono anche cittadini elettori. Cittadini che pagano questo servizio due volte, la prima volta con le tasse, la seconda volta pagando il biglietto. Ciononostante, il rapporto con questi cittadini, viaggiatori, clienti è sensibilmente peggiorato. La

Conferenza del TPL è stata convocata rarissimamente, le dichiarazioni dell'Assessore, pubbliche, sono state quelle di non tenere in considerazione i comitati pendolari, non considerandoli, appunto, rappresentativi dei viaggiatori, quindi, questo è sicuramente uno dei nodi che peggiora quanto meno il rapporto, tra cliente, cittadino, azienda ed amministrazione.

Le domande sono, noi abbiamo visto adesso, anche dei dati, che è diminuito sensibilmente, cioè il trend è sempre stato in crescita, quello del numero dei viaggiatori, quindi, siamo arrivati a raggiungere anche un numero importante di viaggiatori, gli 800 mila e "fischia" viaggiatori/giorno sono numeri molto importanti. Adesso a causa del Covid giustamente sono diminuiti, si sono riportati attorno ai 600 mila. La mia domanda, la nostra domanda era rivolta sia all'Assessore, sia all'azienda: che cosa ha intenzione di fare l'azienda e la Regione, in termini di programmazione per riuscire ad "accalappiare", ad aumentare il numero dei viaggiatori/giorno che potrebbe ritornare ad usare i mezzi pubblici. Noi più volte abbiamo fatto degli interventi in Aula, chiedendo alla Regione di valutare nuove forme tariffarie, nuove forme di abbonamento, perché è cambiato il mondo. Lo avete detto voi prima, il tema dei suburbani che ha diminuito la percentuale di viaggiatori che viaggiano sui suburbani dimostra che è cambiata la società, è cambiata la storia, quindi, bisogna essere anche in grado di intercettare questi cambiamenti. In ambito di integrazione tariffaria, che con la legge 6/2012 ad oggi non è ancora stata attuata questa integrazione tariffaria, sia in termini del fatto che il mondo è cambiato, la storia è cambiata, che cosa intendono, appunto, fare Regione Lombardia e Trenord per migliorare le percentuali dei viaggiatori/giorni. Poi, visto che è la prima volta che vi incontriamo da quest'estate e visto il caso delle sale consumate e del Passante chiuso, cosa che tra l'altro, ad oggi, non sono ancora state del tutto chiarite le cause, eccetera, erano usciti nei giorni estivi degli articoli sui giornali che dicevano che Trenord aveva il tornio occupato anche per fare servizi di manutenzione a sale di altre aziende, cosa assolutamente legittima, però la domanda è: confermate il fatto che c'erano uno o più torni dedicati alla gestione, alla manutenzione di sale di altre aziende? Quanto questo può avere influenzato nella riparazione delle sale dei treni Trenord?

Ho concluso. Queste sono le domande che faccio a Trenord, che ringrazio, e all'Assessore Terzi.

Consigliere MONTI

Se non ci sono altre domande, cominciamo con le risposte. Diamo la parola all'Assessore Terzi e poi a Piuri e Spadi.

Assessore TERZI

Grazie per le domande e per le riflessioni, ovviamente non tutte condivise dalla sottoscritta, ma sono sempre spunti di pensiero e di valutazione. Aggiornamento per la questione del Fondo nazionale trasporti. Allora, come sapete, dall'anno scorso a valere da quest'anno è prevista un'integrazione del fondo strutturale, del fondo nazionale trasporti, 100 milioni per i prossimi cinque anni con una stabilizzazione a 500 milioni. Quindi 100 milioni in più ogni anno fino a che diventerà strutturale dal 2026, se non sbaglio, più 500 milioni del Fondo nazionale trasporti.

La parte per una mediazione a livello nazionale, che onestamente non ci ha visto particolarmente soddisfatti, ma era una mediazione con le altre Regioni e noi eravamo, comprenderete bene, non vi sto neanche a spiegare perché, una delle poche Regioni che chiedevano una rivisitazione anche della parte strutturale storica del Fondo nazionale trasporti con i nuovi criteri. Comunque, per questa mediazione siamo arrivati a decidere già l'anno scorso che la quota, quella "ordinaria", del Fondo nazionale trasporti, avrebbe continuato a essere imputata alle Regioni e quindi erogata alle Regioni con il criterio storico, cioè quello che ci ha visto fino ad oggi ricevere un 17,21 per cento del Fondo nazionale trasporti. Noi chiedevamo almeno il 21, in realtà il 24, perché, secondo noi, ci spetterebbe, in termini di utenza mossa tutti i giorni, il 24 per cento, nel senso che noi facciamo bene o male un quarto di tutta l'utenza TPL a livello nazionale. Ovviamente ferro e gomma, ferro variamente declinato. Ci rimaneva da discutere i criteri relativi all'integrazione, al fondo integrativo del Fondo nazionale trasporti. L'anno scorso è stata organizzata dal MEF una commissione con i

massimi esperti, presieduta dal dottor Mattarella, che era arrivata a determinare alcuni criteri. Ovviamente comprenderete bene che, a seconda di quali voci metti alla base dei criteri e di come imputi quelle voci, i criteri danno risultati profondamente diversi. In sostanza, ma per dirvela breve, la cosiddetta “Commissione Mattarella”, per semplificare, era arrivata ad ipotizzare per Regione Lombardia almeno un 20 per cento, che era già una mediazione tra quello che effettivamente ci vedeva come riconoscimento del valore della prestazione e del servizio erogato ed alcune situazioni che partivano dal presupposto per cui le Regioni non avrebbero mai potuto ottenere meno di quanto già ottenevano, per evitare che andassero in peggioramento della situazione. Per farvela breve, a metà dello scorso anno, più o meno, il MIMS ha deciso, quindi, il Ministro Giovannini ha deciso o il collaboratore del Ministro Giovannini, di affidare alla Sapienza un’ulteriore valutazione. Quindi c’era la Commissione Mattarella a cui tutti ci stavamo rifacendo, entra in gioco questa ulteriore valutazione e predisposizione di nuovi criteri che, secondo noi, tecnicamente non sono corretti. Il risultato è per Regione Lombardia, Lazio e Puglia almeno quasi un dimezzamento del Fondo nazionale trasporti. Perché? Per dirvi il criterio maggiormente contestato anche a livello tecnico, la “Commissione della Sapienza”, con “lo studio Sapienza”, considera e valuta l’efficienza del servizio prestato sulla scorta esclusivamente del Fondo nazionale trasporti. Cioè lei dice: “a voi arrivano 800 e scarsi milioni, con questi 800 milioni fate questi servizi e per noi non c’è un rapporto vantaggioso”. In realtà il punto vero è che in Lombardia, come in Lazio, come in Puglia e anche in Emilia Romagna, le Regioni integrano, da noi si integra fortemente, il Fondo nazionale trasporti; quindi, considerare solo quanto viene fatto con il fondo nazionale trasporti è obiettivamente valutare in maniera completamente errata il nostro servizio. Questa, che è un’eccezione tecnica per noi insuperabile, anche perché vorrebbe dire tagliare fuori completamente un terzo del servizio che eroghiamo perché noi copriamo un terzo con risorse nostre, è diventato oggetto di scontro, di discussione poco serena tra i tecnici e la parte politica delle Regioni. Ci sono le Regioni più piccole che dicono che, per esempio, il criterio della popolazione non dovrebbe essere tenuto in considerazione o deve valere per il 20 per cento e non per il 50 per cento o 60 per cento. Quindi, ci stiamo scontrando sulle questioni tecniche. Per farla molto breve, noi chiediamo che venga applicato il “criterio Mattarella” della “Commissione Mattarella”, alcune Regioni chiedono per la parte tecnica, almeno fino a questo nuovo Governo, l’applicazione dei criteri della “Commissione La Sapienza” e quindi ci siamo incastrati. Sembra una cosa sciocca, in realtà non è sciocca perché quest’anno discutiamo di 75 milioni, perché il fondo da 100 milioni è stato decurtato di 25 milioni per il fondo della CER *Mobility* su decisione del Ministro Giovannini. Quindi, di fatto, si discute di 75 milioni, ma considerate che, poi, rischia di diventare il criterio per i prossimi 500 milioni stabilizzati per il futuro. Comunque, non è corretto che si parta a valutare la Regione Lombardia non tenendo conto di quanto ci mettono i lombardi e la Lombardia, cioè i 440 milioni. Mi pare cosa folle. Quindi siamo “incastrati” e siamo molto “incastrati” su questa cosa e non riusciamo ad uscirne, perché, ripeto, l’approccio è molto diverso da parte delle Regioni “più piccole” che sostanzialmente vogliono l’applicazione dei criteri meno penalizzanti per loro ma che diventano particolarmente penalizzanti per noi. Cioè se ci mettiamo a discutere con il Molise che ha tutte le ragioni d’essere, comprenderete bene che il Molise, tutto insieme, fa a malapena la Provincia di Bergamo, per noi la popolazione rischia di diventare un elemento fondamentale. L’ho fatta lunga ma è l’aggiornamento e per dirvi perché ci siamo.

Consigliere PONTI

(...Intervento fuori microfono) ...

Assessore TERZI

Abbiamo per forza la scadenza, da comunicazione del Ministero gli impegni di spesa devono essere effettuati entro il 4 dicembre. Per forza, in un modo o nell’altro a rischio di perdere questi soldi e nessuno di noi vuole perderli. Adesso stiamo lavorando su mediazioni che magari tra noi Regioni abbiamo trovato e che non riusciamo a condividere con il Ministero, dovremmo riuscire. L’idea è di

dire sicuramente erogateci almeno quello su cui non si sta discutendo, cioè i 900 milioni di saldo del Fondo nazionale trasporti, per tutte le Regioni. Su questi 75 milioni, visto che continuiamo ad “incastrarci”, erogateceli con un criterio “provvisorio”, stabilendo che sia provvisorio e poi ci prendiamo tutto il tempo, qualche settimana, qualche mese di lavoro, per stabilire i criteri definitivi. Però, certo non li perdiamo, ma se per non perderli noi dobbiamo lasciare sul tavolo quasi la metà di quello che ci spetterebbe, comprenderete bene che non è una cosa intelligente. Questi sono soldi che le nostre Agenzie aspettano perché ce li avevano già indicati, perché la “Commissione Mattarella” sembrava assolutamente incontestabile e quindi ci hanno fatto conto le nostre Agenzie e soprattutto a noi servono come l’oro, in una situazione di contingenza di caro carburante, di caro energia, di caro tutto, che c’è ora. Non è pensabile discuterne in maniera diversa. Questo per dirvi perché stamattina vi ho chiesto il rinvio. Noi dovremmo vederci il 29 se non erro.

Mi sono persa delle domande, mentre rispondeva a Ponti, ma le recupero. Allora, la sua riflessione sulla questione delle infrastrutture è una riflessione che, si figuri se non condivido e se non condividiamo tutti, per il semplice fatto che è una cosa che noi evidenziamo, Piuri l’ha fatto più e più volte in questa riunione. Una riflessione sulla questione degli impianti. Condivido anche con lei che ovviamente discuterne senza chi gestisce e chi ha la proprietà di questi impianti che soprattutto ha la responsabilità anche di programmare i lavori e di aggiornarci rispetto alla programmazione è anche abbastanza frustrante, nel senso che ne discutiamo tra di noi, vi avanziamo degli elementi e poi sta a voi, ma penso che così come negli anni passati anche la Presidente avesse già in mente di fare questo confronto con RFI.

Sulla questione nodo di Milano effettivamente si è insediato il gruppo di lavoro. Se sia stato produttivo di risultati? No, nel senso non sono ancora arrivati “a quadrare”. Mi creda quando le dico che è stata una delle prime cose che ho sottoposto al nuovo Ministro come urgenza tra le urgenze, che non è di domani, nel senso era già di ieri in realtà, nella realizzazione e nella soluzione, ma sicuramente è di domani rispetto ad un futuro del servizio. Ho chiaramente detto al Ministro che van bene tutti gli interventi che hanno in programma di fare, “hanno” nel senso RFI ha in programma di fare, soprattutto se li fa nei tempi in cui si è impegnata a farli, magari avendo cura di gestire anche nella comunicazione, cosa che abbiamo chiesto più volte a RFI con i territori interessati da questi lavori, una comunicazione preventiva e corretta di cosa vuol dire per i territori, cosa vogliono dire questi lavori, ma d’altra parte, se non risolviamo il nodo di Milano, noi possiamo fare tutte le previsioni che vogliamo rispetto ad un aumento dei passeggeri ed un aumento del servizio, ma non ci sta, cioè noi rischiamo un’altra volta di andare ad affrontare un anno come il 2018, l’anno in cui abbiamo continuato a mettere sull’infrastruttura, a caricare l’infrastruttura di servizi che obiettivamente non potevano reggersi, quindi affrontiamo seriamente il nodo di Milano. Poi Regione, Trenord e la stessa Ferrovia Nord ci siamo confrontati varie volte sulle soluzioni. Ci sono varie soluzioni, non so, Bologna piuttosto che Torino va risolta in un modo assolutamente intelligente, con investimenti forti, però è l’unico modo per fare stare “in piedi” e per far convivere un servizio ferroviario con i nostri numeri, l’alta velocità e su tutto il resto pure i treni merci che non sono pochi, considerando che facciamo di tutto per aumentare il passaggio delle merci dalla gomma, dalla strada alla ferrovia. Ma far passare i treni merci dove passano i treni passeggeri è ancora più complicato, perché sono lunghissimi e perché hanno bisogno di “N” situazioni, per non farla troppo lunga.

Su Orio, è una battuta ed è veramente una battuta, ci ragioniamo, senza dubbio, vorrei già prima di tutto avere certezza sui tempi di realizzazione del Milano – Orio. Perché è un’opera olimpica, quindi abbiamo due scadenze, il PNRR ed il fatto che a febbraio 2026 partono le Olimpiadi, quindi, sarebbe utile questa cosa, però, mi dicono che entro la fine dell’anno dovrebbe partire il bando per i lavori, quindi, in questo senso dovremmo avere un minimo di assicurazione. D’altra parte, sul ragionamento del collegamento degli aeroporti interviene, seppure di straforo, il Piano Nazionale Aeroporti. Come ha inteso affrontare il tema aeroportuale Regione Lombardia? Non so se lo sapete ma il Piano Nazionale Aeroporti è in fase di osservazioni, è stata pubblicata una bozza e noi abbiamo fatto alcune osservazioni che, per esempio, prevedono di considerare tutti gli aeroporti

lombardi come parte del sistema lombardo e di non spezzettarli. Attualmente Montichiari è considerato fuori dal sistema aeroportuale lombardo, che se è vero per la gestione, non è vero territorialmente. Perché è obiettivamente così, cosa che vale anche per le infrastrutture e per tutto ciò che dovrà connettere Montichiari. Per dirle, sul Malpensa – Orio sì, io le dico che a livello territoriale, nonostante una fatica importante di tutti, un impegno di tutti, anche, per esempio, dell'Amministrazione di Bergamo per spiegare al mondo che se vogliamo considerarlo un collegamento aeroportuale dobbiamo pensarlo come un collegamento aeroportuale, cioè Orio Bergamo – Milano, soprattutto se l'idea poi è di spingerlo e di farlo collegare ad altri aeroporti, così deve essere. Attualmente dal territorio, qualche sollecitazione rispetto al “ma dato che mi passa il treno fatelo fermare anche da me” c'è. È un po' contrario però all'idea di un treno che deve fare un servizio aeroportuale e che, come servizio aeroportuale, deve essere sì frequente ma anche molto veloce; non è una nuova linea, è un servizio aeroportuale.

Poi, sulla bigliettazione elettronica, ho qualche novità ma lascerei la parola all'Architetto Landonio se consente anche Ponti per quanto riguarda l'aggiornamento. Non siamo arrivati alla fine, però ci stiamo avvicinando con molta, molta fatica. Chiudo con la Conferenza del TPL e poi do la parola a Landonio, cioè la questione dei rappresentanti dei pendolari, se volete riapriamo la discussione ma arriviamo sempre agli stessi risultati. Visto che c'è un'interrogazione al mese su quel tema, ci rinviamo al primo Consiglio regionale, Consigliere Ponti e Consigliere Verni, nel senso che sapete qual è l'approccio. Vi dico anche, però, a differenza di quello che dice il Consigliere Verni, in realtà di Conferenze del TPL ne abbiamo fatte, anche in piena pandemia, anche più di quelle che sono previste per norma, cioè una all'anno. Per esempio, quest'anno ne abbiamo fatta una il 7 luglio, ne facciamo una il 5 dicembre, se non è già stata convocata, la convocazione partirà tra oggi e domani. Ricordo però che nella Conferenza del TPL ci stanno non solo i rappresentanti ed i pendolari, ma i rappresentanti dei consumatori, considerando anche quello che ci diceva prima, che gli utenti del servizio ferroviario non sono solo i pendolari ma sono anche tutta un'altra serie di utenti che sono più che rappresentati, non solo dai rappresentanti dei pendolari ma anche dalle associazioni dei consumatori che sono tipicamente presenti e ben presenti, devo dire, nelle Conferenze del TPL.

Per quanto riguarda cosa intendiamo fare per recuperare i passeggeri, prima di tutto bisognerebbe prendere atto del fatto che il mondo è cambiato, non solo come diceva lei, Consigliere Verni, ma anche del fatto che è la domanda che ha esigenze diverse. Quindi la prima cosa è che dovremmo capire quando si struttura questa domanda e come si struttura questa domanda. Va avanti e non può che essere così l'interlocuzione con le Università o i grandi centri di movimentazione, per esempio, degli studenti, perché ci potrebbero dare una mano a sgravare, in particolare, gli orari di punta. Anche se l'attenzione e la disponibilità che ci era stata rappresentata per tutto il mondo TPL e che si è realizzata durante la fase della pandemia in realtà, superato lo stato di emergenza, è tornata “a zero”. Per esempio, quest'anno è stato difficile, ci dicono anche le Agenzie del TPL, parlare con le scuole di orari di entrata differenziata che darebbero una mano ed un sollievo importante anche alla gomma. Ma su questa cosa, a quanto pare, non c'è modo di discutere con la scuola. In realtà, se mi permette di dire, durante il periodo di gestione della pandemia e dell'emergenza pandemica, mi pareva che il sistema avesse dato anche dei buoni risultati in questo senso, con degli approcci diversi da territorio a territorio, ma non mi pareva che fosse stato così ingestibile anche il lato scuola, però è un lato, cioè lo vedo dalla mia parte, quindi, probabilmente invece il lato scuola qualche criticità forte sulla questione ce l'ha. Non è solo con le tariffe, insomma, che intenderemo - è il motivo per cui in Consiglio Regionale abbiamo posizioni diverse sulla questione - affrontare e che affronteremo perché non è quello che fa la differenza, abbiamo visto. Lo si vede dai dati che ci ha condiviso prima Trenord. Senza dubbio bisogna considerare, questo ci fa molto riflettere e ci deve far riflettere per la programmazione del servizio futuro, quindi in particolare con il 2023, che, per esempio, la domanda sul sabato e festivo che normalmente non è coperta, in termini di offerta, quanto è coperta durante la settimana, ha un incremento importante. Questo secondo me va venuto in considerazione anche nella programmazione. Allo stato attuale noi stiamo lavorando per portare il più vicino possibile ad epoca pre pandemica il servizio offerto. Vi dicevo con tanti posti in più in

senso assoluto, rispetto a quelli che sono i passeggeri, ma in questo senso stiamo andando. Prima di tutto vorremmo ritornare al 100 per cento di quello che era il servizio e poi rimodularlo sulla scorta di quella che è una domanda che però è ancora in fase di modificazione. Non so quanto, soprattutto per il servizio ferroviario che è piuttosto rigido, non è possibile adattarla o adattarla in maniera così flessibile come richiederebbe una domanda che, comunque, muta profondamente ed è chiusa la fase pandemica quindi adesso probabilmente possiamo considerarla più attendibile, come dati. Fino a prima, se lo avete visto, bastava veramente un elemento di intervento esterno per modificare completamente il tipo di approccio dell'utenza e le esigenze che portava avanti l'utenza. Questo vale, come diceva giustamente, almeno mi è parso che lo dicesse lei, Consigliere Verni, per il ferro ma vale altrettanto per la gomma, nel senso che anche sulla gomma abbiamo qualche problema di adattamento ad un mondo diverso. Architetto?

Architetto LANDONIO

Come Direzione stiamo eseguendo proprio in queste settimane una serie di indagini di ricognizione rispetto a tutte le Agenzie per cercare di verificare lo stato di attuazione rispetto a quelle che sono le scadenze che vedono a giugno 2023 il collaudo dei centri di controllo aziendali ed a dicembre 2023 la conclusione con l'attivazione dei centri di bacino che si devono interfacciare con il centro servizi regionali. Dalle indagini che stiamo conducendo e quindi che stiamo finendo in queste settimane, abbiamo visto che ci saranno già alcune attivazioni a dicembre 2022, ad esempio, l'urbano di Lecco e di Lodi e Trenord che è qua, sta lavorando, perché probabilmente da marzo, adesso la data non è ancora precisa, vengono introdotti i titoli venduti, i titoli elettronici su COP e vengono dismessi invece i titoli cartacei e magnetici. Questo è il quadro attuale. Nelle prossime settimane concluderemo, appunto, questa ricognizione quindi avremo più contezza di come alle scadenze si può presentare il sistema.

Presidente CARZERI

Chiudiamo quindi con il dottor Piuri e l'ingegnere Spadi. Aspetti, facciamo intervenire un secondo il Consigliere Di Marco. Prego.

Consigliere DI MARCO

Scusi, Presidente. Era relativo a quell'accordo che avevamo preso in Ufficio di Presidenza che riguardava alcune questioni oggetto di richiesta di audizione. Ad esempio, il tema che riguarda il potenziamento della linea Milano – Lodi, in particolare la possibilità ricostituire il treno ogni 15 minuti in fascia pendolari, che era un servizio offerto negli anni passati, su cui mi sembra anche l'Assessore si fosse spesa per il ritorno nel mese di dicembre e su cui i Sindaci della tratta avevano, appunto, fatto delle richieste pubbliche di intervento. Qualora dovessi avere una risposta in questa occasione, avrei già la risposta da parte dell'azienda. Grazie.

Presidente CARZERI

Grazie. Prego.

Dottor PIURI – Amministratore Delegato di Trenord

Molto velocemente, anche raccogliendo alcuni spunti. Il tema PNRR, condivido purtroppo, ma qui non è che ci voglia molto, insomma, il tema di preoccupazione. C'è un dato però che io tenderei a sottolineare che, in ogni caso, i progetti PNRR non hanno previsto, dall'origine, l'intervento sul nodo di Milano, per esempio. Questo è un tema, cioè, quindi, al di là del fatto che ci siano ritardi o meno su cui io non entro nel merito, c'è il tema del nodo, dei nodi urbani che non riguarda solo Milano, per la verità, anche in altre Regioni e questo è oggettivamente una questione, me ne parlava prima l'Assessore. La seconda cosa, rispetto alle risorse, oltre al quadro che ha dato l'Assessore in merito al Fondo nazionale, noi ovviamente stiamo seguendo con molta attenzione, anche attraverso le associazioni, quello che il Governo sta discutendo. Confidiamo che l'articolo 78 del Documento

Economico Finanziario, che fa riferimento al fatto che ci possono essere risorse ulteriori per i ristori, e che al momento è scritto ma non ha numeri, trovi i numeri perché altrimenti questo diventa effettivamente un problema. Sulle due domande, poi lascio la parola a Spadi. La prima è questa, è chiaro che i numeri non dicono mai la verità e si possono interpretare, però rispetto al fatto che c'è un deciso peggioramento, io confesso, forse ho dei limiti, ma faccio fatica a capirlo, nel senso che se guardiamo questi dati di puntualità e prendiamo l'83,9 per cento del 2022 e togliamo il 2020 per le ragioni dette, in realtà ci sono stati due anni in cui il servizio è andato meglio. Tutto il resto è andato peggio nel 2022. Quindi faccio fatica a vedere il significativo peggioramento. Dopodiché se facciamo riferimento al 2021 quello è un dato sul quale qualche ragionamento bisognerebbe farlo, perché in realtà è stato ottenuto sommando i dati dei due servizi messi insieme, qui non è il dato del servizio nel suo complesso. Ma, al di là di questo, vorrei far presente che questo 83,9 del 2022 è molto meglio degli altri numeri, perché nel 2011 in Lombardia venivano fatti 1.955 treni regionali, oggi sono 2.185, nel 2011 non c'era Italo, nel 2011 non c'era il Freccia Rossa Torino – Venezia, non c'erano relazioni come quella della S13, non c'erano i collegamenti da Malpensa per Centrale. Cioè, quello che stiamo dicendo è che, come è stato detto prima, su un'infrastruttura che è rimasta uguale, dal 2011 ad oggi sono stati caricati molti più servizi, evidentemente creando dei temi di congestione e di stabilità e regolarità del traffico. Per questo dico che questo dato va visto in questo contesto. Poi, come ho sempre detto, possiamo dire che siamo soddisfatti con questo dato? No, però quello che teniamo presente è che in questo contesto il servizio di questo tipo diventa più difficile. Passo la parola a Spadi.

Ingegnere SPADI – Direttore Operativo di Trenord

Allora, parto da questa questione dell'andamento e della puntualità negli anni.

Dottor PIURI – Amministratore Delegato di Trenord

Scusami, c'era la questione di come facciamo a recuperare i passeggeri. Allora, qui ci sono due cose. I dati che vi ho mostrato ci pare indicano il fatto che, appunto, per come è organizzata in particolare l'area metropolitana di Milano e le attività dell'area metropolitana di Milano, se continua ad esserci un'area di questo tipo, ad esempio TIM ha dato una serie di indicazioni in merito allo smart working, al fatto di non avere lavoratori, eccetera, è evidente che non è un problema di fare un'offerta ferroviaria diversa nel momento in cui le aziende, che sono punti di generazione di mobilità prendono decisioni o comportamenti di un certo tipo.

Secondo: il tema non è sicuramente quello della tariffa. Guardate, io sono stato due mesi fa Berlino, nell'ambito dei lavori del ... (parola non chiara) ..., che è l'unione a livello globale delle associazioni di settore ed abbiamo avuto una conversazione molto interessante con l'amministratore delegato delle aziende di Berlino. Ricordate tutti l'esperienza tedesca, i 9 euro, i 29 euro, eccetera. I dati di Berlino sono questi, non hanno aumentato di un passeggero durante la settimana. Cioè il fatto di fare pagare il biglietto o meno nel momento in cui le persone non hanno necessità di muoversi, non è che porta la gente a muoversi, hanno aumentato, dato interessante, del 10 per cento i passeggeri nei weekend, perché a quel punto diventava competitivo, con biglietti di quel tipo, muoversi, magari come famiglia per fare la gita fuori porta, rispetto a quello che era il costo dell'auto. Per cui anche noi crediamo che il tema non sia essenzialmente un tema di costo di tariffa, ma sia invece un tema di capire meglio la domanda e capire quali sono i servizi che possono rispondere a quella domanda. Però è chiaro che se durante la settimana, le principali aziende di servizi di Milano mantengono, anzi rafforzano, come il caso di TIM, le scelte che hanno fatto, non è lì che bisogna andare a recuperare i passeggeri, bisogna capire come eventualmente recuperare i passeggeri. Lo abbiamo già detto anche in altre occasioni, abbiamo sviluppato un *data lake*, abbiamo un sistema che ci consente di fare delle analisi predittive e quant'altro. Guardate, lì viene fuori un dato. Noi oggi abbiamo, potenzialmente come Trenord se consideriamo l'area territoriale fisica dove almeno una persona prende servizio e consideriamo l'insieme della mobilità della Lombardia, noi abbiamo un'area di potenziale che vale più di circa 6 milioni di spostamenti al

giorno. Di questi 6 milioni noi oggi ne catturiamo il 12 per cento, per capacità, per possibilità di offrire il servizio e quant'altro. Il tema cos'è? È che se non si cambia sistema di mobilità, non solo treno, e se non ci ragiona sulla regolamentazione della vita, eccetera, noi con gli strumenti che abbiamo, le proiezioni al 2032, ci dicono che aumentano non tantissimo gli spostamenti giornalieri, di conseguenza aumenta un po' l'area di potenziale cattura ma noi rimaniamo al 12 per cento di area di potenziale cattura. L'altro dato interessante è che quando abbiamo verificato quali erano gli elementi che portavano a poter cambiare comportamento, l'uso del mezzo privato e quant'altro, il dato più evidente che esce è il tema della velocità, cioè le persone dicono "io prendo il treno si va più veloci". Un incremento del 15 per cento della velocità dei collegamenti ha portato a dire che c'è un 38 per cento di potenziali passeggeri che si possono catturare. Credo che le riflessioni corrette rispetto a cosa stia accadendo, eccetera, vadano fatte dentro questi elementi.

Ingegnere SPADI – Direttore Operativo di Trenord

È stato già detto molto, quindi, brevemente, per la puntualità credo che la struttura dei servizi che ci sono in Regione Lombardia, a nord di Milano in particolar modo, e la densità del traffico, quindi i nuovi operatori, abbiamo visto gli operatori dell'alta velocità aggiuntivi, il cargo che è cresciuta moltissimo, ci portano a dire che alle attuali condizioni infrastrutturali, a mio avviso, l'85 per cento di puntualità è il target migliore che si possa immaginare in Regione Lombardia. Dopo è facile dire che in altre Regioni si va a 90, io vengo dalle Marche e nelle Marche si fa 91 per cento di puntualità, per forza, ci sono due sole linee ferroviarie su cui passano due treni regionali al giorno oltre a qualche treno dell'alta velocità. Allora, questi sono i numeri che si possono fare. Nella storia di Trenord abbiamo avuto alcuni anni molto buoni, ricordiamoci Expo 2015/2016 ma perché fu fatto un lavoro clamoroso, insieme alle infrastrutture, di miglioramento dell'infrastruttura, ed abbiamo raggiunto negli anni di Expo 85,6 non il 90 per cento. Il 2018 o il 2014 invece abbiamo fatto il 77 per cento; quindi, onestamente è difficile dire che c'è un peggioramento. Se poi il riferimento è il 2012, tecnicamente il dato del 2012 non è comparabile. Probabilmente il dato reale non è 87, perché come diceva prima il dottor Piuri, era la somma dei dati delle due aziende preesistenti a Trenord, che significava contare due volte, ad esempio, i treni del Passante perché uno li contava sulla sua rete Ferrovie Nord ed uno li contava sulla sua rete Trenitalia, ma il treno era lo stesso, erano i treni con maggiore puntualità. Quindi, questa sottigliezza tecnica probabilmente ha "drogato" di due o tre punti quel dato lì, ma insomma, il trend poi è quello che si vede dal 2013 al 2022. Anche qui sarebbe un po' ingeneroso dire che su una rete le cose vanno meglio, sull'altra vanno peggio. Questo è un dato oggettivo, ma non è dovuto ad una capacità o meno di gestione della circolazione, è dovuto al fatto che su Rete Ferrovie Nord passano solo i treni regionali, con l'eccezione tra Vanzaghello e Novara dove c'è anche un traffico merci per il terminal di Vanzaghello. Mentre sulla rete di RFI passa di tutto. Facciamo un esempio, il Passante che è gestito da RFI, come circolazione, e che ha 10 treni all'ora per direzione, quindi un traffico molto intenso, le nostre linee migliori, come puntualità, le vedete, sono quelle Passante, la S5, la S6, la S1, la S2 e la S13 sono le migliori, con puntualità che va dall'85 all'89 per cento. Eppure, è una linea al centro di Milano, congestionata, ma è una linea dedicata al 100 per cento al servizio regionale. I nostri treni a linea S13, Bovisa - Pavia escono da Rogoredo con una puntualità del 96 per cento. Un valore eccezionale, arrivano a Pavia con l'81 per cento, perdono 15 punti percentuali di puntualità. Questo lo abbiamo analizzato con i colleghi di RFI su cui, su questa cosa qui, lavoriamo benissimo nell'analisi e c'è anche la Regione in questo gruppo, perdiamo 15 punti di puntualità da Rogoredo a Pavia per effetto che sui due binari ci sono i treni S, i treni regionali, i treni Intercity, qualche treno ad alta velocità ed i cargo, sugli stessi due binari. E qui – ahimè – la situazione fino al 2030 non cambia, perché nel 2026, se le cose vanno bene avremo il pezzettino del prolungamento/quadruplicamento da Rogoredo a Pieve Emanuele, se viene completato nell'ambito del PNRR ma il pezzo più lungo da Pieve Emanuele a Pavia ad oggi le previsioni sono, se va bene, al 2030. Purtroppo, nei prossimi anni possiamo aspirare onestamente con i treni nuovi all'85 per cento di puntualità, non a valori differenti, e non è questione di incapacità di gestione di una rete

anziché di un'altra, proprio è questione di struttura delle linee e traffico che c'è sopra, quindi il servizio. La questione delle sale. Allora, i danneggiamenti sulle sale per effetto sull'usura dei bordini nel Passante, noi abbiamo avuto 61 treni danneggiati su circa 90 TSR che circolano tra Passante e Rete Ferrovie Nord, 61 danneggiati, un numero enorme. Abbiamo potenziato la struttura di manutenzione perché a dicembre 2021 è entrato in servizio a Novate Milanese un nuovo tornio in fossa, a maggio 2022 un nuovo tornio in fossa anche a Fiorenzala, quindi, abbiamo potenziato con investimenti aziendali di due torni in fossa "a tandem", cosiddetti, dove si torniscono le due ruote dei due lati del treno contemporaneamente. È un grande investimento. Nell'ambito di questa aumentata capacità abbiamo deciso di offrire la tornitura anche ad altre imprese ferroviarie, ma questo è un obbligo, noi siamo gestori di impianto e come ben sapete la normativa sulla liberalizzazione ferroviaria in Italia impone, giustamente, ai gestori di impianto, laddove ne hanno capacità, di mettere la loro attrezzatura a disposizione di tutte le imprese ferroviarie che ne fanno richiesta. Non è una scelta di business dell'azienda, per quanto sarebbe stata assolutamente legittima, è una scelta di obbligo del regolatore ART e comunque lo slot, per non fare nomi e cognomi, assegnato all'impresa ferroviaria "nuovo trasporto dei viaggiatori" è uno slot di tornitura di sei ore ogni quindici giorni. Quindi, assolutamente ininfluenza rispetto alla gestione dei torni e delle sale da tornire. I nostri treni fermi non sono dovuti alle torniture ma al fatto, come accennava il dottor Piuri prima, dopo due o tre torniture vanno cambiate le sale, quindi le ruote. L'approvvigionamento delle ruote in Italia le fa una sola impresa, che è la Lucchini, nella nostra Regione, è di Rovere. Abbiamo con loro un ottimo rapporto ed abbiamo ancora oggi, a distanza di tre mesi, 12 treni fermi in attesa di cambi delle sale. Questo è quello che è successo per quanto riguarda le sale.

Milano – Lodi, non l'avevo segnata perché l'ha aggiunta dopo, tra l'altro il Consigliere è venuto qui a chiedermelo apposta per avere notizia in merito. Qui rientra il discorso che abbiamo fatto all'inizio, cioè siamo in un quadro di riduzione importante dei viaggiatori e in particolar modo di riduzione nei servizi metropolitani, meno 23 per cento di traffico sulle linee sub urbane. La S12 non è mai esistita, si tratta semplicemente di due treni aggiuntivi della S1 tra Melegnano e Bovisa, perché la S12 vuol dire un treno ogni mezzora da Melegnano a Cormano - Cusano dalle 6 del mattino alle 23. Questo vuol dire l'S12, quindi l'S12 non è mai esistita. Tra l'altro il terzo binario tra Bovisa e Cormano – Cusano, che autorizza la circolazione dell'S12, verrà consegnato da Ferrovie Nord a giugno/luglio 2023, quindi, ad oggi non c'è neanche il binario. Esistevano due treni aggiuntivi da Melegnano a Lodi e esistevano perché la domanda era tale che non ci stavano i treni dell'S1. Oggi la situazione non è così, nel senso che i posti offerti sulla S1 sono assolutamente congruenti rispetto alla domanda che sull'S1 è calata del 30 per cento. Quindi, nel momento in cui la domanda sull'S1 riprenderà a crescere, ci auguriamo molto presto, certamente metteremo in campo anche questi treni aggiuntivi per offrire un servizio adeguato. Però il discorso che il treno passa ogni 15 minuti, quindi la S12, richiede ancora il completamento dell'infrastruttura e poi richiede che ci sia un numero di viaggiatori tali da giustificare un servizio ogni 15 minuti. Perché tutti sappiamo che un servizio ogni 15 minuti è meglio che un servizio ogni 30, però i servizi di 15 minuti si fanno sulle linee dove si trasportano 50 mila viaggiatori al giorno. Se non ci sono questi numeri non abbiamo le risorse economiche, lo abbiamo detto 1.000 volte, a parte non sarebbe neanche giusto farlo a livello energetico, ma non ci sono risorse economiche per fare un servizio sovrabbondante rispetto alla domanda esistente.

Presidente CARZERI

Bene. Mi sembra che abbiamo esaurito tutte le domande, quindi grazie, ci vediamo alla prossima Commissione, che non sarà giovedì prossimo, sarà il 5 dicembre. Buona giornata, grazie.