

# «Altri 40 nuovi treni in Lombardia» Trenord tra ripartenza e futuro digitale

**L'intervista.** L'amministratore delegato Marco Piuri: andranno ad aggiungersi ai 185 progressivamente in arrivo «Nel Piano Marshall della Regione ci sono 350 milioni per i convogli: serviranno anche per collegare Orio»

**DINO NIKPALJ**

Cinquanta treni nuovi in più, la sfida digitale, il Covid, la mobilità, la ripartenza e il ruolo di Trenord. A due anni dall'insediamento ai vertici della società (e a pochi mesi del rinnovo del Cda) Marco Piuri, amministratore delegato di Trenord, fa il punto della situazione in una chiacchierata ad ampio raggio sul futuro del trasporto pendolare.

**I passeggeri**

Verrebbe da dire che è solo questione di tempo «perché la mobilità locale, appena verranno meno le limitazioni e anche un po' di paura, è destinata a riprendere». Lo dimostra l'evoluzione del servizio ai tempi del Covid 19: «Durante il lockdown portavamo 90 mila persone al giorno con il 40% del servizio, con le riaperture progressive a settembre siamo arrivati a quasi mezzo milione. Ora siamo sulle 230-250 mila e stiamo ragionando sulla riapertura delle scuole».

«Il 2021 potrebbe avere numeri simili agli attuali, almeno fino a quando la situazione non si sarà stabilizzata: prima parte simile a questi mesi, magari con qualche stop and go, e ripresa decisa della curva delle presenze a settembre» spiega Piuri. «Alla fine immaginiamo un 2021 con un 50% di passeggeri, ma senza la riduzione dei costi del 40% come durante il lockdown perché la nostra offerta in termini di capacità sarà a pieno regime. Stimiamo per il 2022 un ritorno all'80-90% della situazione pre-Covid». Ovvero quasi 850 mila passeggeri al giorno.

**Il digitale**

Il problema diventa però anche capire la tipologia della domanda: «Lavoro da remoto, diverse organizzazioni aziendali, meno spostamenti: ci aspettiamo una riduzione del pendolarismo in senso proprio e una ridefinizione delle fasce di punta tradizionali. Crescerà una mobilità meno sistematica».

Per farvi fronte «dobbiamo essere capaci di lavorare davvero sull'integrazione, che non è solo un incrocio di orari. Dobbiamo essere capaci di analizzare la domanda e sulla scorta di questa capire dove serve davvero il treno e come». Trenord si sta quindi dotando «di strumenti per studiare la mobilità a partire dalle sim degli smartphone, integrate con altri dati. Oggi 100 treni hanno già un sistema di contapersone a bordo, a breve arriveremo ad averli tutti monitorati con diversi sistemi» L'obiettivo è avere una «capacità granulare di lettura del servizio: in questo modo potremo migliorare la gestione operativa e nel contempo dare più informazioni all'utenza tramite l'app».

Il digitale «è la sfida anche sulla vendita dei titoli di viaggio: solo il 10% segue questo canale. Ma aumentare questa quota ci darebbe più certezza su pagamenti e tracciamento». Una curiosità: «In Olanda chi sceglie di fare il biglietto agli sportelli paga un euro in più rispetto a quello digitale».

**I nuovi treni**

«Abbiamo sempre detto che sarebbero serviti 3-4 anni per il rinnovo della flotta. I treni, al netto del ritardo determinato



Uno dei nuovi convogli «Caravaggio» alla stazione ferroviaria di Bergamo



Marco Piuri, ad di Trenord

dal Covid, sono progressivamente in arrivo. Sono 185 in tutto a fronte degli attuali 400 della flotta, il che vuol dire che ne rinvoveremo quasi metà» rileva l'ad di Trenord.

«Nel Piano Marshall della Regione ci sono altri 350 milioni destinati a nuovi treni: l'obiettivo è il 2026, le Olimpiadi, per rinforzare le linee aeroportuali e avere il materiale che ci serve anche per il collegamento con Orio al Serio». Fatti due calcoli vuol dire altri 40-45 treni secondo la tipologia: un Donizetti costa poco meno di 7 milioni, un Caravaggio oltre 10.

**Contratti e tariffe**

Trenord si appresta a firmare il rinnovo decennale del Contratto

di servizio con la Regione: «Stiamo lavorando ad un ridisegno che tenga in considerazione il fatto che in Lombardia il servizio ferroviario regionale è fatto di tanti segmenti ben diversi tra loro. Bisogna tenerne conto, così come dei grandi aggregatori di domanda, a parte quelli della metropoli milanese: penso ad università e ospedali, per fare un esempio» spiega Piuri.

Capitolo tariffe: «Non è un tema che spetta a Trenord, ma personalmente ritengo iniqua la struttura tariffaria attuale perché fa pagare poco a tutti. Sarebbe più corretto far pagare un po' di più e avere reali politiche di agevolazioni per determinate categorie: ora come ora un precario e un manager pagano la

stessa cifra».

**Il futuro dell'azienda**

Il futuro «è complesso, sicuramente: la pandemia sta colpendo duro anche noi e i nostri conti. Ma abbiamo cominciato un percorso due anni fa e lo stiamo portando avanti. Certo, per fare un salto di qualità serve che tutto il sistema si muova nella stessa direzione, quindi anche l'infrastruttura, eccetera... So che siamo e verremo ancora criticati e tanto, ma poco alla volta stiamo mettendo in fila i vari tasselli. L'obiettivo è fare di Trenord un'impresa di mobilità, non solo di treni: continuiamo a fare i ferroviari, ma del 2020 e oltre, non del 1980».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## «Tempi più lunghi per le sbarre La mobilità a ovest andrà in tilt»

**I passaggi a livello**

Sindaci e Pd: «La Regione chiede a Rfi di rivedere l'intervento a Curno». Terzi: «Competenza del Mit»

Un «piano b» per i passaggi a livello di Curno. Il sindaco Luisa Gamba non è da sola a chiedere che Rfi riveda il suo intervento sulle sbarre ferroviarie di via Fermi e via Roma. La trasformazione in «sistema a barriere complete» - che comporta un allungamento dei tempi di chiusura degli attraversamenti da 50-60 secondi a circa 6-7 minuti - «avrebbe ricadute ingestibili sulla mobilità dell'intero hinterland ovest di Bergamo, e della città stessa» anche per tutti i primi cittadini dell'area. In una lettera congiunta, oltre al sindaco

Gamba (Curno), Giorgio Gori (Bergamo), Paolo Pelliccioli (Mozzo), Marzio Zirafa (Ponte San Pietro), Pasquale Gandolfi (Treviolo) e il presidente della Provincia Gianfranco Gafforelli chiedono infatti all'assessore regionale alle Infrastrutture Claudia Terzi di portare a Rfi le istanze del territorio. «Briantea, Villa d'Almè-Dalmine e viabilità verso l'Isola rischiano di esplodere», fanno presente. «Rendendo difficoltoso anche l'accesso all'ospedale Papa Giovanni», rimarca Gori. Una mobilitazione della Regione sollecitata anche da un'interrogazione del consigliere regionale Jacopo Scandella (Pd), sottoscritta da Nicolò Carretta (Azione) e Dario Violi (5Stelle). «Quali sono le azioni che l'assessore Terzi intende perseguire per scongiu-



Il passaggio a livello di via Fermi a Curno

rare i disagi? Come intende coordinare gli enti locali nell'interlocuzione col ministero dei Trasporti e Rfi, per giungere a una soluzione condivisa?», riassume Scandella. Nel tentativo di sollecitare «la ricerca di un piano alternativo», dopo il nulla di fatto del tavolo in Pre-

fettura del 23 novembre scorso. Un incontro dove gli amministratori locali hanno condiviso le preoccupazioni, senza però che Rfi sia arrivata a prendere in considerazione altre ipotesi. «Si è innescato un tipico meccanismo burocratico; da una segnalazione di Ansfisa

(Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, ndr), Rfi sostiene l'obbligatorietà dell'intervento. Senza considerare che oltre alle ragioni di sicurezza, bisognerebbe tener conto anche dell'impatto sulla mobilità», sostiene Gori.

Il Pd annuncia quindi che manterrà alta l'attenzione sulla questione. «Proprio perché le ricadute sono su scala provinciale», insiste il segretario Davide Casati. «Qui, anziché andare avanti sulla strada della smart city e dell'innovazione tecnologica, si torna indietro, allungando i tempi per muoversi, riempiendo le strade di auto e aumentando l'inquinamento», interviene il responsabile infrastrutture del partito Elio Moschini. Mentre il circolo di Curno-Mozzo annuncia una campagna informativa sul territorio. L'assessore Terzi, però, sostiene di essersi già attivata. «Come Regione abbiamo accolto le istanze del Comune di Curno fin da subito e svolto incontri cercando di sensibilizzare a più riprese gli

enti statali coinvolti - spiega -. Inoltre abbiamo supportato i Comuni nell'interlocuzione con Rfi sul raddoppio della Ponte-Montello e lavorato affinché il sottopasso in via Fermi fosse recepito nel progetto definitivo». Il destinatario delle sollecitazioni, quindi, non deve essere la Regione ma il ministero. «Il tema sollevato circa il passaggio a livello attiene a norme statali su cui la Regione non ha competenze - precisa Terzi -. Sui tempi di attesa, spetta al ministero dei Trasporti concedere una deroga alle normative vigenti: per questo invitiamo il Mit a dare segnali di attenzione. Sarebbe opportuno però che anche gli enti locali coinvolti si facciano sentire nei confronti del ministero dato che, nel caso del Pd per esempio, si tratterebbe di contattare i colleghi del proprio partito che siedono al Governo e nello specifico al Mit. Regione ha fatto e continuerà a fare azione di sollecito, ma è bene chiarire le responsabilità».

**Benedetta Ravizza**  
**Remo Traina**