

Trenord, una locomotiva in lenta frenata

lavoce.info/archives/99123/trenord-una-locomotiva-in-lenta-frenata/

Paolo Beria

6 dicembre 2022



Chiudere con l'affidamento diretto a Trenord e bandire una gara per l'affidamento del trasporto ferroviario in Lombardia garantirebbe più efficienza. E supererebbe le difficoltà che si frappongono alla crescita del servizio come pianificato dalla Regione.

I problemi di Trenord

Sono passati oltre dieci anni dalla costituzione di Trenord, la società mista di proprietà di Regione Lombardia (attraverso Fnm) e Trenitalia che esercisce il trasporto ferroviario in Lombardia. Nata in un'epoca in cui si decantavano le "eccellenze della Lombardia", oggi non può certo vantare una clientela felice, soprattutto a causa di ben noti problemi di regolarità.

Poiché la Regione ha più volte dichiarato l'intenzione di rinnovare per altri dieci anni il contratto senza alcuna gara (che diventerà finalmente obbligatoria solo dopo il 24/12/2023), oltre ai ritardi è bene aggiungere al dibattito qualche elemento in più di natura pianificatoria e industriale. In particolare, sembra che Trenord non sia più in grado di aumentare l'offerta e infatti preme per una contrazione delle corse. Un bel problema per la regione, che con il suo ambizioso piano del 2016 (Prmt) intendeva proseguire nella crescita e strutturazione del servizio.

Come cambia l'offerta dal 2017 al 2022

La verifica di come e quanto è cambiata l'offerta di Trenord nel tempo non è affatto semplice. Le statistiche ufficiali sono poche e aggregate e nulla risulta ancora disponibile per il 2022, primo anno post-Covid.

Poiché non è disponibile l'informazione principale, cioè i treni*km/anno prodotti per linea, utilizziamo un'approssimazione, cioè i treni*ore/giorno. È evidente che non è una misura perfetta (potrebbero essere cambiate le velocità), ma ha dei vantaggi: è interamente ricavabile dall'orario pubblico e tutto sommato è una ottima approssimazione dell'offerta e dell'organizzazione industriale che le sta dietro, forse addirittura migliore delle percorrenze stesse.

Come anni di confronto prendiamo il 2022 e il 2017. Quest'ultimo è stato scelto perché si può considerare quello con il massimo di offerta "stabile". Nel 2018 l'offerta è stata superiore, ma i problemi di regolarità avevano suggerito ad azienda e regione di operare alcuni tagli concordati, pari a circa il 5,5 per cento del totale, senza peraltro sortire grandi effetti.

La tabella in figura riporta i risultati per linea. La prima informazione è che, rispetto al 2017, l'offerta complessiva in treni*ore nei giorni feriali in regione è rimasta quasi stabile, ma se togliamo le linee transfrontaliere operate da Tilo (che è partecipata al 50 per cento da Trenord e al 50 per cento dalle ferrovie svizzere), il taglio è di quasi il 4 per cento (5 per cento in termini di corse).

Il valore complessivo è in realtà l'effetto di situazioni molto diverse. Alcune linee sono rimaste essenzialmente immutate, altre sono state riorganizzate o ridenominate, altre sono state effettivamente chiuse (R15, la R9 e la S12 che era un rinforzo del Passante) o viaggiano a orari ridotti per lavori. Ci sono anche linee del tutto nuove, ma sono tutte transfrontaliere e operate da Tilo e dunque in massima parte fuori dal perimetro industriale di Trenord.

Tabella 1 – Confronto offerta Regione Lombardia per linea, 2017 e 2022

FERIALI (somma di entrambe le direzioni)								
		senza TILO e MXP		tutta la regione				
		2.332		2.237				-4,1%
		2.511		2.494				-0,7%
		2017	treni*ore/giorno	treni*ore/giorno	2022			
Bergamo - Brescia	R1		35,4		35,6	R1	1%	0,2
Colico - Chiavenna	R11		17,8		18,0	R11	1%	0,2
Sondrio - Tirano	R12		12,4		2,7	R12	-78%	- 9,7
Lecco - Colico - Sondrio	R13		54,8		43,6	R13	-21%	- 11,3
Bergamo - Carnate - Milano	R14		53,4		45,9	R14	-14%	- 7,5
Seregno - Carnate	R15		7,0		-	0	-100%	- 7,0
Asso - Milano	R16		64,5		62,0	R16	-4%	- 2,6
Como - Saronno - Milano	R17		60,5		63,5	R17	5%	3,0
Como - Molteno - Lecco	R18		19,3		19,5	R18	1%	0,3
Bergamo - Treviglio	R2		26,0		23,0	R2	-12%	- 3,0
Varese - Saronno - Milano	R22		71,1		77,2	R22	9%	6,2
Domodossola - Arona - Gallarate - Milano	R23		19,7		20,4	R23	3%	0,7
Novara - Mortara	R25		6,0		5,1	R25	-15%	- 0,9
Novara - Saronno - Milano	R27		38,2		35,7	R27	-6%	- 2,4
Brescia - Iseo - Breno	R3		45,8		41,7	R3	-9%	- 4,0
Mortara - Milano	R31		28,1		44,7	R31	59%	16,6
Mortara - Alessandria	R32		14,8		-	0	-100%	- 14,8
Pavia - Voghera	R33		2,2		-	0	-100%	- 2,2
Stradella - Pavia - Milano	R34		37,7		38,3	R34	2%	0,6
Pavia - Torreberetti - Alessandria	R35		32,6		26,4	R35	-19%	- 6,1
Pavia - Mortara - Vercelli	R36		40,4		34,1	R36	-16%	- 6,4
Pavia - Codogno	R37		34,9		29,3	R37	-16%	- 5,6
Piacenza - Lodi - Milano	R38		51,2		44,7	R38	-13%	- 6,6
Codogno - Cremona	R39		11,4		3,4	R39	-70%	- 7,9
Brescia - Treviglio - Milano	R4		46,2		43,3	R4	-6%	- 3,0
Cremona - Mantova	R40		21,2		8,3	R40	-61%	- 13,0
Voghera - Piacenza	R41		14,3		5,9	R41	-59%	- 8,4
Brescia - Cremona	R5		29,7		27,8	R5	-7%	- 2,0
Cremona - Treviglio	R6		47,7		50,7	R6	6%	3,0
Lecco - Bergamo	R7		21,5		21,5	R7	0%	0,1
Brescia - Parma	R8		49,6		54,7	R8	10%	5,1
Rovato - Bornato - Iseo	R9		3,6		-	0	-100%	- 3,6
Laveno - Varese - Saronno - Milano	RE_1		31,7		25,8	RE1	-19%	- 5,9
Mantova - Cremona - Codogno - Milano	RE_11		39,4		42,4	RE11	8%	3,0
Alessandria - Pavia - Milano	RE_13		38,1		35,8	RE13	-6%	- 2,3
Bergamo - Pioltello - Milano	RE_2		45,2		47,5	RE2	5%	2,3
Brescia - Iseo - Edolo	RE_3		26,1		25,1	RE3	-4%	- 0,9
Domodossola - Milano	RE_4		21,3		29,9	RE4	40%	8,5
Porto Ceresio - Varese - Gallarate - Milano	RE_5		31,2		43,1	RE5	38%	11,8
Verona - Brescia - Milano	RE_6		61,1		63,8	RE6	4%	2,7
Como - Saronno - Milano	RE_7		9,3		4,4	RE7	-52%	- 4,8
Tirano - Sondrio - Lecco - Milano	RE_8		69,8		73,6	RE8	6%	3,9
Saronno-MI passante-Lodi	S1		112,7		108,3	S1	-4%	- 4,4
Chiasso-Como-Milano-Rho	S11		92,7		101,0	S11	9%	8,3
Melegnano-MI passante-Milano Bovisa-Saronno	S12		3,1		-	0	-100%	- 3,1
Pavia-MI passante-Milano Bovisa	S13		68,3		65,3	S13	-4%	- 3,0
Mariano Comense-MI passante-Milano Rogorò	S2		58,2		53,1	S2	-9%	- 5,1
Saronno-Milano Bovisa-Milano Cadorna	S3		44,9		41,1	S3	-8%	- 3,8
Camnago-Milano Bovisa-Milano Cadorna	S4		52,0		51,6	S4	-1%	- 0,4
Varese-MI passante-Treviglio	S5		156,0		144,3	S5	-7%	- 11,7
Novara-MI passante-Treviglio	S6		106,1		99,4	S6	-6%	- 6,7
Lecco-Molteno-Monza-Milano	S7		61,2		62,2	S7	2%	1,0
Lecco-Carnate-Milano Porta Garibaldi	S8		67,2		71,4	S8	6%	4,2
Saronno-Seregno-Milano-Albairate	S9		117,9		121,3	S9	3%	3,3
Luino - Gallarate - Milano	R21		35,9		21,4	R21	-40%	- 14,5
Milano-Chiasso	RE_10		15,5		-	0	-100%	- 15,5
Locarno-Lugano-Chiasso-Milano Centrale (via S10)	RE80		-		26,1	RE80	nuova linea	26,1
Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso-Como S. G	S10		5,6		4,2	S10	-25%	- 1,4
Cadenazzo-Luino-Gallarate	S30		-		9,2	S30	nuova linea	9,2
Como-Mendrisio-Varese	S40		-		24,1	S40	nuova linea	24,1
Biasca-Bellinzona-Lugano-Varese-Malpensa (via S50)	S50		-		45,1	S50	nuova linea	45,1
Malpensa - Saronno - Milano Centrale	R28		35,9		52,0	R28	45%	16,0
Malpensa - Milano Cadorna	XP1		55,9		47,5	XP1	-15%	- 8,4
Malpensa - Milano Centrale	XP2		29,7		27,3	XP2	-8%	- 2,4

Fonte: nostre elaborazioni su Gtfs pubblicati.

I casi più interessanti sono però quelli “intermedi”. Alcune linee sono state effettivamente potenziate, ad esempio la tratta fino a Porto Ceresio è stata riattivata alla fine dei lavori per la Arcisate–Stabio. Il dato più rilevante, però, è che a molte linee sono state tagliate

poche corse, ad esempio rinforzi in ore non di punta o le ultime corse della sera. Normalmente si tratta di variazioni piccole, inferiori al 10 per cento, ma tutte assieme sono tali da controbilanciare tutti i potenziamenti fatti.

Un giudizio complessivo

È chiaro che un taglio dei servizi non è una cosa positiva, ma si potrebbe obiettare che quanto è stato eliminato, probabilmente, aveva poca utenza. Potrebbe essere vero, ma alcuni fatti vanno comunque tenuti in considerazione.

1. Tagliare corse serali e fuori punta contraddice l'impostazione regionale di avere un servizio "continuo", che permette ad esempio di andare in treno a Milano e fermarsi per cena senza dover scegliere l'auto; ciò vale ancor più per i lavoratori su turni serali.
2. I servizi non sono stati tagliati perché ci fosse una preoccupazione sui ricavi: Trenord riceve regolari contributi dalla regione (445 milioni l'anno nel 2019, pari a ben il 58 per cento dei costi totali) e i ricavi da biglietti andavano a gonfie vele nel periodo pre-Covid (da 310 milioni a 348 milioni tra il 2015 e il 2019, con un'offerta di treni praticamente costante). I servizi sono stati tagliati perché l'azienda non sembra essere in grado di operarli, per cause terze (saturazione della rete in ore di punta, reclutamento personale, e così via) o vincoli propri (mezzi, manutenzione, produttività.). In altre parole, poiché negli anni alcune linee sono state potenziate, si è dovuto tagliare qua e là per mantenere volumi produttivi gestibili.
3. L'efficacia dei tagli operati finora è piuttosto dubbia: gli indicatori complessivi di ritardo non sono migliorati dal 2020 in poi e molte linee superano largamente le soglie di penalità stabilite dal contratto.
4. Il Prmt non prevedeva un'offerta stabile, ma una strabiliante crescita. Ad esempio, il Passante dovrebbe passare da 5 a 8 linee, senza contare l'accessibilità a Orio e Malpensa, le reti suburbane di Brescia e Bergamo e molto altro. La crescita in parte non c'è ancora stata e in parte è la causa delle contrazioni mirate di cui si è parlato.
5. Trenord era nata anche per generare economie di scala: più offerta, meno costi unitari: non è mai avvenuto.

Che fare?

Per la Regione Lombardia, Trenord è il "campione regionale" e l'unico che può garantire un tale volume di offerta (pre-Covid 45 milioni di km di percorrenze per 455 milioni di contratto di servizio, cioè più di quanto valgono le regioni Lazio e Campania messe insieme; Pendolaria, 2019). Dunque, affidamento diretto per altri dieci anni senza gara, con buona pace dei viaggiatori e del Prmt.

Perché bisognerebbe invece fare le gare? In generale, per minimizzare i contributi a parità di offerta o – più ragionevolmente – per massimizzare l'offerta e l'efficacia del servizio a parità di contributi. Ma, nel caso lombardo, c'è un motivo in più: l'ipotesi di

