

## COMUNICATO STAMPA

Durante l'audizione presso Regione Lombardia del 17 ottobre sullo stato del servizio ferroviario, l'AD di Trenord, Dottor Piuri, ha snocciolato i numeri di un notevole miglioramento, a suo dire, sia sulla puntualità che sulla cancellazione dei treni.

Ogni punto percentuale guadagnato in termini di puntualità è gradito ma non c'è da cantare vittoria. Le puntualità rimangono basse e la variazione positiva rientra sostanzialmente nelle abituali oscillazioni cicliche nella puntualità dei treni che hanno potuto godere, dalla metà di agosto, di un clima mite e poco piovoso.

Il fatto che la maggior parte delle direttrici abbiano maturato il bonus calcolato sui ritardi è la fotografia oggettiva e assai significativa dello stato dell'arte.

Sulle cancellazioni il guadagno appare più sostanzioso a prima vista ma è dovuto alla preventiva cancellazione dall'orario, a partire dal Dicembre 2018, dei treni che Trenord non riusciva più a fare (il famoso piano emergenziale).

Se alle cancellazioni dichiarate ora sommiamo i treni che sono stati tolti dall'orario per carenze aziendali, arriviamo agli stessi numeri delle cancellazioni dell'autunno 2018.

I treni eliminati vengono in gran parte dalle linee minori chiuse e sostituite, con pessimi risultati, dagli autobus per recuperare personale e materiale rotabile. Non c'entrano niente in questo caso la congestione delle linee o la "pressione sul sistema". C'entra la capacità produttiva di Trenord.

Un giudizio vero su puntualità e cancellazioni potrà essere dato quando verranno ripristinate le relazioni tagliate "in emergenza" e riprenderà lo sviluppo del sistema ferroviario spinto dalla crescente domanda di mobilità.

Fin qui siamo ad ordinarie questioni di "pubblicità", per quanto siano aspetti fondamentali per il servizio, ma la cosa che ci preoccupa di più è la vicenda della stazione di Milano Centrale.

L'AD Piuri ha ricordato che "Milano Centrale è prossima al collasso" e che si prospetta lo spostamento altrove dei "treni dei pendolari" e l'affermazione, per quanto catastrofica, è da prendere sul serio e non fa che confermare le nostre affermazioni sulle scarse prestazioni dell'infrastruttura nell'intero nodo di Milano.

Se condividiamo la preoccupazione sul traffico in Milano Centrale non condividiamo né il metodo né il merito dell'approccio.

Nel metodo, esistono due tipologie di traffico, entrambe in aumento per la crescente domanda di mobilità: sono l'Alta Velocità e il Traffico Regionale (quest'ultimo su numeri di viaggiatori molti più alti di quelli dell'AV). Il problema ora non può essere affrontato dando per scontato che il traffico regionale debba farsi da parte senza discutere e arrangiandosi con quello che si trova. Se funziona, bene, se non funziona... pazienza! Da dove arrivano i 30 treni in più previsti in orario da Dicembre? E' stato verificato il loro impatto sul resto del sistema prima di darne per scontata l'istituzione?

Nel merito ci siamo ancora meno. Innanzitutto le alternative proposte ed esistenti hanno gli stessi problemi di congestione della Centrale. A titolo di esempio l'ingresso in Porta Garibaldi da Greco interessa una delle tratte in assoluto più congestionate dell'intera Regione.

In seconda istanza, non si tratta semplicemente di "rivedere le abitudini" ma di peggiorare ulteriormente la connessione tra Lunga Percorrenza e la Rete Regionale che già è insufficiente. In parole povere, aumentano le Frece in Centrale ma diminuiscono i treni regionali che possano con queste fare coincidenze praticabili.

Ciò premesso, **chiediamo** Innanzitutto di:

1- fermarsi un attimo prima di fare danni, spostando treni a destra e a sinistra con l'unica logica di trovare qualche buco libero.

2- Iniziare quanto prima una seria politica di investimenti sul trascurato nodo di Milano, e qui di seguito ci permettiamo di indicarne la strada.

Nel breve periodo l'unico modo di incrementare la capacità della Centrale è quella di farla lavorare non solo sul nodo 00 ma anche sul nodo 30. In pratica i treni invece di entrare e uscire dalla stazione una volta all'ora con manovre incentrate sul minuto 00, entrerebbero e uscirebbero due volte all'ora, coordinando ingressi e uscite a 00 ma anche a 30.

Questo richiede un maggiore livello di regolarità e di prestazioni della rete che RFI, senza investimenti mirati, non è al momento in grado di garantire.

Più a lungo termine la soluzione non può che essere il secondo Passante di Milano, tra Centrale e Garibaldi.

Oltre a risolvere i crescenti problemi di capacità è la soluzione che integra definitivamente Lunga Percorrenza e Traffico Regionale.

**Chiediamo pertanto all'Assessore Terzi** di promuovere e accelerare presso RFI e il Ministero improrogabili interventi infrastrutturali e nell'immediato di essere coinvolti nelle decisioni sulla ripartizione del traffico, avendo come guida il criterio che il sistema ferroviario è qualcosa di organico e interconnesso, e non composto da servizi di serie A e servizi di serie B da trattare con sufficienza.

Milano, 20/10/2019

ASSOCIAZIONE MI.MO.AL  
ASSOCIAZIONE PENDOLARI NOVESI  
COMITATO BRESCIA CREMONA  
COMITATO INORARIO (LINEA MN-CR-MI)  
COMITATO MILANO ASSO  
COMITATO PENDOLARI BERGAMASCHI  
COMITATO PENDOLARI BUSTO NORD  
COMITATO PENDOLARI COMO  
COMITATO PENDOLARI DELLA BASSA BERGAMASCA  
COMITATO PENDOLARI DEL MERATESE  
COMITATO PENDOLARI DI ROMANO  
COMITATO PENDOLARI GALLARATE MILANO  
COMITATO PENDOLARI LECCO COMO  
COMITATO PENDOLARI S6 MILANO NOVARA  
COMITATO TRASPORTI LECCHESI  
COORDINAMENTO PROVINCIALE PAVESI  
COMITATO VIAGGIATORI S9/S11  
COMITATO VIAGGIATORI TRENORD NODO DI SARONNO  
RAPPRESENTANTI DELLA ARONA DOMODOSSOLA MILANO  
SBIANCALAFRECCIA  
S7 BESANINO  
UTP  
I RAPPRESENTANTI DEI VIAGGIATORI (Franco Aggio, Stefano Lorenzi, Francesco Ninno, Sara Salmoiraghi)