

Trenord, guai in vista: così Trenitalia può perdere la regione più ricca d'Italia

LUCA PIANA, MILANO

Tra un anno inizieranno ad arrivare i 161 treni comprati dalla Lombardia per la flotta della joint venture tra Fnm e Fs. Se il governatore Fontana decidesse di conferirli nella joint venture, il gruppo statale rischierebbe di uscire da un'area che vale 800 milioni di euro l'anno

L' appuntamento è fissato per mercoledì 17 aprile, in piazza Cadorna, a Milano. Di fronte alla stazione dove ogni giorno arrivano migliaia di pendolari, sarà parcheggiato un modello a grandezza naturale dei treni ad alta capacità che, nel maggio 2020, il costruttore giapponese Hitachi Rail inizierà a consegnare a Trenord, la compagnia ferroviaria che gestisce i trasporti locali in Lombardia. L'esposizione rappresenterà insieme un momento di festa e un atto di guerra. Di festa, perché i treni lombardi sono da tempo sotto accusa per lo stato dei vagoni, i ritardi, gli incidenti, e toccare con mano la promessa di rinnovamento sarà di buon augurio. Di guerra, perché l'arrivo dei nuovi treni rischia di spezzare la tregua industriale e politica tra i due soci che si dividono in parti uguali il capitale di Trenord.

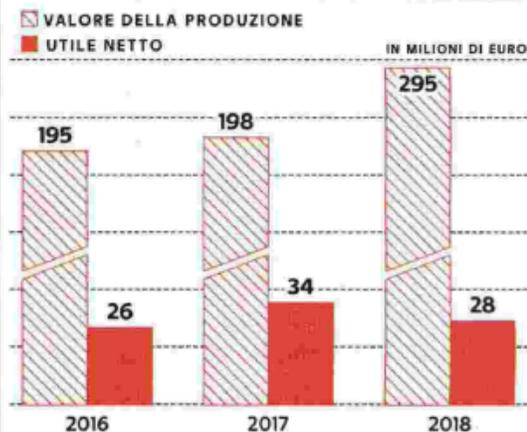
La compagnia, infatti, è una joint venture paritetica fra Trenitalia e le Ferrovie Nord Milano (Fnm), società quotata in Borsa ma controllata dalla Regione Lombardia, che ha il 57,5 per cento. Non sono solo le quote di Trenitalia ad essere divise in due: anche la proprietà dei quasi 400 treni a disposizione di Trenord è ripartita in parti più o meno uguali fra i partner. Tra le due flotte, però, c'è una differenza non da poco: i treni prestati da Fnm hanno un'età media di circa dodici anni, mentre quelli di Trenitalia superano i trenta e sono maggiormente soggetti ai guasti che fustano l'umore dei pendolari.

SOLUZIONE D'EMERGENZA

Per fronteggiare l'esasperazione dei viaggiatori, lo scorso autunno il ministro Danilo Toninelli e il presidente lombardo Attilio Fontana hanno stretto un accordo grazie al quale Trenitalia ha accettato di consegnare a Trenord una pacchetto di treni - usati ma comunque più recenti - che al momento ha raggiunto le 14 unità, alle quali nella seconda parte dell'anno do-

I numeri

BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO FNM



vrebbero aggiungersene altre venti. A ogni nuovo arrivo Toninelli ha colto l'occasione di gonfiare il petto: «Continua il nostro impegno al fianco di chi viaggia sui treni regionali», ha detto il 31 gennaio, quando con tanto di comunicati ufficiali è stato celebrato per la seconda volta (la prima risaliva al 28 dicembre), l'arrivo del quattordicesimo convoglio, un Vivalto a due piani.

Mentre Toninelli cerca di intestarsi il merito del miglioramento del servizio, la Regione Lombardia guidata da Fontana si è mossa in questi mesi su più fronti, rafforzando le proprie posizioni in vista del redde rationem che si preannuncia sulla proprietà di Trenord. La prima mossa si è concretizzata il 31 luglio scorso, quando Fnm ha indicato come amministratore delegato di Trenord un manager con un passato da dirigente nella società stessa, Marco Piuri, transitato poi al gruppo tedesco Arriva. Prima del governo Lega-Cinque Stelle, i patti tra Fnm e Trenitalia prevedevano che, se la designazione dell'ad di Trenord toccava alla società lombarda, quella del direttore operativo e del direttore finanziario spettavano alle Ferrovie dello stato (Fs). Una suddivisione di



Attilio Fontana
presidente
Lombardia



Marco Piuri
direttore
generale Fnm

poteri che svuotava la carica del numero uno ma che serviva alle Fs pre-Toninelli per presidiare un territorio cruciale: la Lombardia concentra un quarto dei passeggeri dei treni locali italiani e garantisce più del 35 per cento degli incassi dell'intero sistema.

Facendo squadra con Fontana, Piuri ha ottenuto di poter essere lui a designare i manager della società. In autunno, poi, la Lombardia ha compiuto altri due passi: Piuri è stato nominato anche direttore generale di Fnm, un incarico che lo ha messo al centro della strategia perseguita da Fontana nei trasporti; soprattutto, però, con l'orario invernale entrato in vigore a dicembre la Regione ha accettato di sopprimere i treni che viaggiavano con meno di 50 passeggeri. Un'operazione che ha comportato varie proteste, anche se ha colpito soltanto seimila passeggeri, sugli 800 mila che affollano tutti i giorni le tratte lombarde; ma che ha permesso di aumentare i tempi a disposizione per la manutenzione. Il nu-

mero dei treni soppressi è diminuito del 65 per cento, assicura l'ultimo bilancio di Fnm, e quelli che arrivano in orario è cresciuto dal 78 all'82 per cento.

ATTACCO SUL BINARIO

La vera svolta sarà però fra un anno, quando inizieranno a essere consegnati i 161 treni che la Lombardia - con la regia del presidente di Fnm, Andrea Gibelli - ha deciso di acquistare e finanziarsi da sola, con una gara da 1,6 miliardi di euro non concordata con Fs. Il primo lotto sarà costituito da 30 convogli a due piani prodotti da Hitachi Rail, che entreranno in servizio due al mese dal maggio 2020. Appartiene a questa categoria la locomotiva-vagone il cui modello verrà mostrato al pubblico in Cadorna da mercoledì, ma il maxi ordine prevede anche altre tipologie, come i trenta bimodali diesel-elettrici costruiti dalla svizzera Stadler che dal 2021 viaggeranno sulle linee non ancora elettrificate.

Il punto è che il maxi esborso so-

stenuto dalla Lombardia è destinato a spostare gli equilibri in Trenord, dove Fnm e Trenitalia sono oggi azioniste a metà. Quando erano guidate da Renato Mazzoncini, le Fs si erano battute per ottenere la maggioranza in Trenord, una società che tra vendita dei biglietti e contratto di servizio incassa circa 800 milioni di euro l'anno. Nella logica delle cose, però, ci sarà ora che i nuovi treni pagati dai cittadini lombardi andranno a sostituire quelli più vecchi, di proprietà di Trenitalia. Lì potrebbe nascere la decisione politica, da parte della Regione a trazione leghista: non fornire i treni in comodato d'uso, come previsto finora, ma conferirli con un aumento di capitale in natura. Una scelta che metterebbe i manager delle Fs voluti dai Cinque Stelle nella scomoda posizione di dover sborsare un sacco di soldi per riequilibrare la situazione. Oppure di perdere la maggioranza di Trenord, uscendo per sempre dalla regione più ricca d'Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'opinione



Oggi Trenord ha quasi 400 treni, messi a disposizione in parti quasi uguali da Ferrovie Nord Milano e da Trenitalia. Ma mentre per i primi l'età media è di circa 12 anni, per i secondi supera i 30 anni

Il caso

