

Treni, il paradosso di Mantova Con un guasto si ferma tutto

Manca la locomotiva di riserva. Scontro con la Regione

MILANO — I pendolari mantovani viaggiano «senza paracadute». I treni diretti a Milano ogni mattina sono due. Ma se una locomotiva si rompe (e capita), da Mantova non ci sono coincidenze, né alternative. Tra le 500 e le mille persone restano a casa. In ferie «obbligate», causa ferrovie. La soluzione ci sarebbe, quasi ovvia: tenere a Mantova una «riserva», un terzo treno pronto per l'emergenza. Ma quel «paracadute» costerebbe 500 mila euro l'anno. E oggi, quella spesa, Trenitalia non se la può permettere.

Partendo dall'esempio di Mantova, si riesce a guardare direttamente nel cuore malato delle ferrovie lombarde. Il sistema più denso e affollato del Paese arranca tra ritardi, guasti (4 al giorno) e soppressioni, da 18 mesi. Dal giorno in cui è scaduto il Contratto di servizio, la carta che regola i rapporti tra Lombardia e Trenitalia sul trasporto regionale. Le trattative sono ferme sui soldi. Trenta milioni in più che le Ferrovie reclamano per «migliorare il servizio». E che il Pirellone non vuole concedere senza ottenere «l'assoluta garanzia che serviranno davvero a mettere più treni». Lo stallo della trattativa tiene in affanno i 500 mila passeggeri che ogni giorno salgono su un treno.

Il confronto

Oltre un decimo dei binari di tutta Italia, che assorbono il 17 per cento del traffico nazionale. L'impressione è che oggi, per stare in piedi, il sistema ferroviario lombardo debba ricorrere a una politica non proprio di ampio respiro: mettere una pezza qua e una là. Una gestione diversa è inchiodata sul problema dei conti. Le Regioni incassano dallo Stato le risorse che girano poi a Trenitalia: l'ultimo contratto di servizio fra Lombardia e Ferrovie ammontava a 172 milioni di euro. Oggi, spiega Raffaele Cattaneo, assessore regio-

nale alla Mobilità, «la richiesta è salita a 262, quasi il 50 per cento in più». Sessanta milioni sono coperti da fondi straordinari del Governo. Resta una differenza di 30. Dice Cattaneo: «Non posso impegnare risorse statali e regionali così imponenti rispetto al passato per ottenere lo stesso servizio, ancora inadeguato». Ribatte Fiorenzo Martini, direttore di Trenitalia in Lombardia: «I ricavi dai biglietti (un terzo degli incassi, ndr) e i trasferimenti dallo Stato non coprono tutti i costi. Da dicembre abbiamo aumentato i servizi. Ora ci chiedono un altro incremento del 5 per cento. In questi termini il contratto non si chiude per una indisponibilità di cassa della Regione».

I progetti fermi

Ma quali sono le ripercussioni della trattativa bloccata? La più evidente riguarda le nuove «linee S» verso Lodi, Pavia e Treviso. Sono treni fondamentali: convogli con cadenza ogni mezz'ora che darebbero una boccata d'ossigeno ad almeno 40 mila pendolari. Ne era stata promessa l'apertura questo mese. Ma oggi nessuno può dire quando arriveranno. «Quando saranno siglati i nuovi contratti di servizio lunghi 6 anni — spiega Trenitalia — potrà partire un piano di investimenti tra 2 e 4 miliardi in tutta Italia».

C'è un tema che però continua ad avvelenare l'esistenza dei pendolari: la sproporzione tra gli investimenti per l'alta velocità e quelli per il trasporto regionale. Molti interventi hanno migliorato la rete lombarda: raddoppio binari della Milano-Lecco (230 milioni); nuova stazione Rho-Fiera (80 milioni); sistema di controllo del traffico (200 milioni); il quadruplicamento in corso della Mila-

no-Mortara (600 milioni). Cifre importanti, ma che rispetto all'alta velocità sembrano briciole: i 125 chilometri della Tav Milano-Torino sono costati 7.700 milioni. Come uscire dalla crisi? Il to, ma secondo la Regione non ci sarebbero stranieri pronti a investire. «Ci resta una sola leva — spiega Cattaneo —: fondare una *newco*, società mista tra Ferrovie Nord e Trenitalia per gestire l'intero servizio regionale». Unica strada per «portare elementi strutturali di novità — conclude l'assessore — e trasferire il centro delle decisioni da Roma a Milano».

Gli «attacchi» esterni

L'ultimo paradosso delle ferrovie lombarde è che, pur avendo colmato in molte parti l'arretratezza delle infrastrutture, non ci sono abbastanza treni per migliorare il servizio. A partire dal 2001 la Regione ne ha ordinati 105, con un investimento di 787 milioni di euro. La commessa più importante, quella dell'Ansaldo-Breda, è però in gravissimo ritardo: il primo prototipo è stato consegnato ad agosto 2006, due anni e mezzo dopo il previsto (finora sono arrivati 39 treni su 78). E poi c'è «un aumento esponenziale del vandalismo». Ogni giorno Trenitalia ferma un treno in deposito per finestrini rotti o estintori svuotati nei vagoni. Ancora peggiore il bilancio delle Ferrovie Nord: tra 2005 e 2008, hanno dovuto sostituire il 74 per cento dei sedili dei propri treni, spendendo 680 mila euro. Significa 29 mila sedili vandalizzati, su 39 mila, in 4 anni. Quasi 20 al giorno. Imbrattati, spaccati o sfregiati con una lametta.

Gianni Santucci

