

«Ora Milano gestirà i treni: più corse e pulizia». Accordo tra Le Nord e Trenitalia per coordinare la rete lombarda. Formigoni e Tremonti al battesimo della società

Annunciata e attesa, lunedì infine anche battezzata: si chiama - almeno per ora - «Trenitalia-Ferrovie Nord Milano» la società cui sono affidati i 500 mila pendolari lombardi che ogni giorno viaggiano su oltre 2 mila treni, lungo 1.900 chilometri di rete con 409 stazioni. La nuova società - che avrà sede a Milano, ma ancora non si sa dove - è frutto della «reductio ad unum» (come l'ha chiamata il presidente Roberto Formigoni) delle due società che sino ad oggi si sono occupate della gestione del trasporto locale: la divisione lombarda di Trenitalia e Le Nord. Sono questi i due rami d'azienda che rispettivamente il gruppo Fs e Ferrovie Nord Milano affittano alla neonata società: tra 12 mesi ci sarà una verifica in vista del conferimento vero e proprio. «È un fidanzamento nel quale siamo confidenti» ha sottolineato Formigoni dal ventiseiesimo piano del Pirellone dove è avvenuto il «battesimo» con il ministro dell'Economia e delle Finanze, Giulio Tremonti, il viceministro alle Infrastrutture, Roberto Castelli, l'ad del gruppo Fs, Mauro Moretti, il presidente di Fnm, Norberto Achille. Soci alla pari, Trenitalia e Le Nord si dividono anche le cariche: presidente è l'ad di Trenitalia, Vincenzo Soprano («Faremo, ma oggi non parlo: la mia è una vita da mediano»), amministratore delegato è il direttore generale di Fnm, Giuseppe Biesuz («Cercheremo di restituire ai pendolari almeno un po' del loro tempo»). Con la nascita della nuova società, si sblocca anche il problema del contratto di servizio (quello con Trenitalia era scaduto a fine 2007 e mai più rinnovato) e dei fondi: a disposizione dal 2010 ci saranno 375 milioni, 110 in più rispetto a quelli sul piatto quest'anno. Di queste nuove risorse, 90 milioni saranno destinati ai servizi «storici», 20 ai nuovi. Già tra settembre e dicembre, tuttavia, saranno 174 le corse in più offerte ai viaggiatori lombardi. La nuova società rivolge soprattutto a loro le sue promesse di efficienza: «Dopo anni di investimenti nelle infrastrutture - ha sottolineato Moretti - è arrivato finalmente il momento di separare traffico locale e a lunga percorrenza. Da dicembre toccherà alla Milano-Novara». E, forse, i treni regionali smetteranno di essere penalizzati dall'Alta Velocità: quella che l'inverno scorso ha provocato ritardi e proteste a non finire. «Il Passante sarà il fulcro del sistema pendolari, con 450 treni al giorno», ha ripetuto Moretti: il sogno dei collegamenti regionali veloci che, peraltro, la Lombardia attendeva già per il Duemila. Se l'attesa di materiale rotabile nuovo durerà almeno due anni, ieri ha trovato conferma anche l'annuncio di migliori pulizia e manutenzione per il parco mezzi della nuova società (126 locomotori elettrici, 6 locomotori diesel, 226 elettromotrici, 110 automotrici diesel, 35 Taf, 42 Tsr (più 36 in arrivo) e 1.127 carrozze). Lo stabilimento milanese di Fiorenza sarà interamente dedicato alla manutenzione dei convogli «lombardi», mentre - ha detto l'assessore Cattaneo - «tutti i mezzi a disposizione della società sono certificati e identificati. Ogni treno circolerà sempre sulla stessa linea, non ci saranno più spostamenti: e da subito, questo permetterà di migliorare la situazione». Sul «matrimonio» di Trenitalia e Le Nord diverse associazioni pendolari hanno già espresso scetticismo. «È ben difficile che due società inefficienti, unendosi, ne creino una efficiente» ha aggiunto ieri il presidente di Legambiente Lombardia, Damiano Di Simine: «Nel solo mese di luglio in Lombardia, Fs ha soppresso 900 treni pendolari, mentre per 200 treni guasti è stato necessario l'intervento di un locomotore di riserva». E, dal Pd, il consigliere regionale Stefano Tosi dice che la nuova società «rischia di chiudere il servizio ferroviario regionale su se stesso, in una logica di protezionismo dell'esistente».