

I pendolari: "Anni di denunce senza trovare ascolto"

di **CORLAZZOLI** A PAG. 5

La tratta incubo dei lavoratori "Non ci hanno mai ascoltati"

La rabbia dei viaggiatori della Cremona-Milano per i disagi e i treni vecchi:
"Mai viste manutenzioni sulla linea, che è maglia nera della Regione"

di **ALEX CORLAZZOLI**

Milano

"Siamo sconvolti. Sono i nostri treni, i nostri compagni di viaggio. Poteva essere chiunque di noi della tratta Cremona-Treviglio-Milano. È davvero indegno che in un paese civile come l'Italia si muoia andando al lavoro o a scuola in treno: non è accettabile. Il gioco del destino ha voluto che tra gli innumerevoli treni che transitano per Pioltello proprio il nostro 10452 sia uscito dai binari uccidendo dei pendolari e ferendone moltissimi. Noi, linea dimenticata da tutti e tutto, ora siamo qui a urlare il nostro dolore e la nostra rabbia. Mai più".

IERI MATTINA, poco dopo le sette, i primi a dare la notizia su Facebook del deragliamento del regionale Cremona-Milano Porta Garibaldi sono stati i tanti pendolari che ogni giorno prendono i treni che viaggiano su quella tratta. Un esercito di impiegati, operai, studenti universitari che trascorrono almeno quattro ore della loro giornata su quei vagoni spesso schiacciati come sardine, costretti a ripararsi dal freddo consciarpee guanti perché il riscaldamento non sempre funziona. Gente che non si conosceva ma che ha imparato a unirsi per farsi sentire dalla politica. Nel 2014 hanno fondato il "Comitato dei pendolari cremaschi". Ed è sulla loro pagina Facebook che appena saputo dell'incidente hanno iniziato a cercarsi.

Il primo post: "Si parla di un deragliamento a Pioltello. Da e verso Milano è tutto fermo". Poi gli altri:



LaPresse



Dimenticati da tutti e tutto, ora siamo qui a urlare il nostro dolore e la nostra rabbia. Mai più. È indegno di un Paese civile

**SUI SFOGHI
SUI SOCIAL**

"Voci dicono che sia il 10452. Qualcuno ha notizie?"; "Tanto per cambiare questa linea è proprio da terzo mondo!".

La conferma arriva da Giuliana Tuminelli del comitato. Ieri non era su quel treno perché la sera precedente si è fermata a Milano: "È da tre anni che proviamo in tutti i modi a portare l'attenzione di Trenord e di Regione Lombardia su una linea che è risaputo da tutti essere la maglia nera della Lombardia. Abbiamo treni che hanno più di 40 anni: abbiamo chiesto convogli nuovi ma il nostro appello è caduto nel vuoto". Quando si accenna a Giuliana del fatto che la rotaia che ha ceduto sulla linea Cremona-Milano stava per essere sostituita, replica subito: "Non abbiamo mai visto lavori di manutenzione sulla linea: a meno che non li facciano di notte, non ho mai notato cantieri lungo la tratta". Giuliana ricorda che proprio a Pioltello, il 23 luglio scorso, il treno regionale 2627 in viaggio sulla tratta

Milano-Bergamo era uscito dai binari, senza danni alle persone. Anche Stefano Begotti che fa parte del comitato, è sconvolto: "Non potevamo immaginare che i binari potessero avere dei problemi perché hanno fatto recentemente dei lavori sulla Treviglio-Milano. Il rischio ora è che si apra l'ennesimo dossier senza mai arrivare a individuare le responsabilità". Indignato è anche il sindaco di Ricengo, Ernestino Sassi che ha raggiunto la figlia in ospedale: "Era seduta accanto alla ragazza di Capralba che è morta. È stata operata. È una vergogna quanto è accaduto".

E A INDIGNARE i pendolari è stato soprattutto il tweet di Trenord: "Circolazione interrotta tra Treviglio e Milano a causa di un inconveniente tecnico a un treno". Tanti i commenti di questo tono: "Ci sono morti e feriti! Altro che inconveniente tecnico!".

Fs, voglia di egemonia sui trasporti a Milano Ma senza metterci soldi



» GIANNI BARBACETTO

Milano

È uno stillicidio, quello degli incidenti, piccoli o grandi, che capitano sulle linee Trenord. L'11 aprile 2017 un uomo morì dopo essere stato trascinato per alcuni chilometri da un treno in partenza dalla stazione di Albate Camerlata, nei pressi di Como: mentre tentava di salire in vettura era rimasto con un piede incastrato tra le porte. Un mese dopo, a maggio, su Facebook comparirono alcuni filmati di treni della linea Colico-Chiavenna che corrono a tutta velocità su passaggi a livello con le sbarre alzate. Allora, per un miracolo, non ci scappò il morto. Ieri per il treno deragliato a Pioltello i morti sono stati tre e un centinaio i feriti. Prima o poi doveva succedere, visto lo stato di salute di Trenord, croce dei pendolari lombardi che da anni protestano per i guasti, i ritardi, l'affollamento, la sporcizia dei vagoni.

MA IL DISASTRO ferroviario di ieri ha come orizzonte uno scontro di potere. Protagonista: Renato Mazzoncini, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, ultrarenziano, asso pigliatutto del trasporto pubblico. Trenord è una società controllata al 50 per cento da Fnm, Ferrovie Nord Milano, holding della Regione Lom-

bardia, e al 50 per cento da Trenitalia, società delle Fs di Mazzoncini. Fnm e Fs sono soci a metà, ma non senza scontri e polemiche. Regione Lombardia e Fnm negli ultimi anni hanno investito 450 milioni di euro per rinnovare i mezzi, comprando 45 nuovi treni, e hanno avviato una gara per altri 161 treni, valore 1,6 miliardi di euro, che cominceranno a essere consegnati nel 2020.

E Fs? Investimenti zero. Gli ultimi conferimenti sono del 2009, quando Fs passò a Trenord un'ottantina di vecchi treni ex Trenitalia. Il risultato è che il materiale rotabile di Trenord è antico. Nel 2015, ben 150 treni (la metà di tutti i convogli in servizio) avevano un'età media di 27 anni. Oggi il numero è sceso, ma solo per l'apporto di Fnm e Regione Lombardia, senza alcun contributo di Fs. Questa volta però sembra che l'incidente sia stato causato non da un guasto del treno (in un primo momento era stata fatta l'ipotesi della rottura di un carrello), ma da un cedimento della rotaia, dunque da un problema della rete. Quella servita da Trenord è di 2 mila chilometri, 300 di proprietà Fnm attraverso la controllata Ferrovie Nord, e 1.700 di Rfi, Rete ferroviaria italiana, società al 100 per cento Fs. La sciagura è avvenuta in un tratto Fs.

Eppure Mazzoncini ha sempre rivendicato la netta superiorità, per quanto riguarda la sicurezza, della sua rete nazionale in confronto alle reti regionali. Tanto che dopo un grave incidente avvenuto in Puglia nel luglio 2016, quando due treni della società Ferrotramviaria si scontrarono sulla linea Bari-Barletta causando 23 morti e una cinquantina di feriti, Mazzoncini chiese che le reti regionali passassero tutte a Fs. La proposta arrivò in Parlamento, sostenuta dal Pd di Matteo Renzi, grande sponsor di Mazzoncini. Solo le pressioni di alcune Regioni, tra cui la Lombardia che aveva fatto investimenti nella sua rete ferroviaria e non voleva cederla gratis a Fs, hanno ottenuto di modificare il progetto, imponendo che il passaggio alle Fs avvenisse soltanto con l'assenso delle Regioni.

Mazzoncini è da mesi al centro di grandi manovre per crescere nel settore del Tpl, i trasporti locali pagati con soldi pubblici. A Milano, l'assalto a Ferrovie Nord appare soltanto come il primo passo per arrivare al boccone più prezioso, Atm, l'azienda comunale che gestisce i trasporti milanesi. Nell'impresa appare spalleggiato dal sinda-

co Giuseppe Sala e dal suo uomo forte, l'assessore al Bilancio Roberto Tasca, che già hanno aperto le porte a Fs nella linea M5 della metropolitana milanese e nel progetto immobiliare milionario degli Scali ferroviari.

Ora la Procura di Milano ha aperto un'inchiesta per disastro ferroviario colposo. Saranno molto probabilmente iscritti nel registro degli indagati i vertici e i responsabili della sicurezza di Rfi, proprietaria della rete. Tra questi, l'amministratore delegato, Maurizio Gentile.

IL NOME DI GENTILE è già comparso in un'altra inchiesta, per turbata libertà del procedimento d'appalto. Era il 2015 quando la Procura di Firenze ipotizzò che Gentile avesse facilitato un'azienda, la Speno International, nella gara per la molatura delle rotaie. In un'intercettazione, il referente dell'azienda, Stefano Perotti, faceva capire che conosceva bene l'ingegner Gentile e che c'erano ottime prospettive "per lavorare bene". A Perotti viene riferito anche che Ercole Incalza, ex dirigente del ministero dei Trasporti, era "in possesso di una pennetta con dentro tutto il materiale che gli ha mandato Gentile... sul cambiamento del tracciato". L'inchiesta fiorentina sulle grandi opere è stata però archiviata nel 2016 perché "gli elementi emersi dalle indagini preliminari non erano sufficienti a fondare l'accusa in giudizio".