

ASSALTO AL TRENO CON IL PRETESTO DEI PENDOLARI

Roberto Rho

500 pendolari che martedì alla Centrale di Milano sono saliti sul treno delle 18.20 per Mantova sono arrivati a destinazione ben dopo mezzanotte. Due ore di viaggio, quattro di ritardo. Tensione, carabinieri. Il trasporto dei pendolari verso i luoghi di lavoro è un'emergenza nazionale.

pagina 9

L'analisi *Commesse e potere*

Le mani su 7 miliardi di appalti cavalcando i disagi dei pendolari

Il controllo del settore dei trasporti è da sempre centrale nella strategia leghista. E per il Carroccio si muove il fedelissimo Giuseppe Bonomi, già in Alitalia e Sea

ROBERTO RHO, MILANO

I circa 500 pendolari che martedì sera alla Centrale di Milano sono saliti sul treno delle 18.20 per Mantova sono arrivati a destinazione quando la mezzanotte era passata da un pezzo. Due ore di viaggio, quattro di ritardo. Due delle quali trascorse sul treno fermo in mezzo ai campi, pochi chilometri prima di Acquanegra Cremonese, a causa di un guasto elettrico. Liti, tensione altissima, carabinieri e ambulanze (l'aria condizionata si era spenta), poi finalmente il ritorno a casa. Una storia tutt'altro che eccezionale sui treni regionali della Lombardia. E figuriamoci nelle regioni meno efficienti, meno fortunate. Il trasporto dei pendolari verso i luoghi di lavoro è un'emergenza nazionale. Ed è in nome di questa emergenza, difficile da sottovalutare (per quanto le Fs ci provino: nell'ultimo report dichiarano una quota di passeggeri soddisfatti del servizio superiore all'83%) che il governo legastellato ha spianato il consiglio della capogruppo che controlla Trenitalia e Rfi, rispettivamente gestori del traffico e dell'infrastruttura ferroviaria italiana. I trasporti locali da sempre sono in cima agli obiettivi programmatici e alle priorità del marketing

politico della Lega, che però dove governa da lustri - come in Lombardia - non è mai riuscita ad assicurare ai pendolari un servizio decente. Da ieri sappiamo ufficialmente che sono una preoccupazione anche dei Cinque Stelle e del ministro delle Infrastrutture Toninelli. Via dunque Renato Mazzoncini e tutti gli altri consiglieri, marcia indietro sulla strana fusione, già deliberata, tra Fs e Anas, dentro il nuovo vertice che sarà scelto nelle prossime ore. Giuseppe Bonomi, leghista della prima ora, varesino come Roberto Maroni, Attilio Fontana e Giancarlo Giorgetti (ottimi i rapporti con i primi due, freddini quelli con il sottosegretario di Palazzo Chigi), il candidato sulla bocca di tutti, ostenta nonchalance: «Nessuno mi ha detto niente». Ma ieri era a Roma, impegnato in una serie di incontri, e ai suoi confidenti ha raccontato che il contatto c'è stato - così come c'era stato, giorni fa, per Cdp, ipotesi a lui non congeniale - e che se l'esito finale è ancora in dubbio lo si deve non soltanto alle mille variabili sul tavolo di Salvini, Di Maio e Tria, ma anche alla necessità di convincere proprio Giorgetti, il più tiepido tra i leghisti. Nell'attesa Bonomi - che di trasporti si è già occupato nei suoi lunghi anni alla Sea, la società che gestisce Linate e Malpensa, e

durante il breve periodo alla presidenza di Alitalia, tra il 2003 e il 2004 - ha dato una mano all'amico governatore Fontana a sciogliere il nodo Trenord in Lombardia. Divorzio da Fs, spartizione delle tratte, alcune gestite direttamente dalla Regione, le altre da Trenitalia, binari diversi e neppure più paralleli. Giudicato necessario per dirimere i disaccordi sugli investimenti, il progetto ha bisogno però dell'ok delle Fs. Ecco perché proprio dalla Lombardia sono arrivate discrete pressioni su Salvini e Giorgetti per accelerare la rivoluzione al vertice delle Ferrovie e possibilmente colorare di verde Lega il futuro dei treni. Ma sono davvero (solo) i pendolari il pensiero di Lega e M5S? Lo spiccio repulisti del cda ha davvero come obiettivo la sterzata strategica dell'azienda? La composizione e soprattutto le prime decisioni del nuovo vertice saranno le risposte attese a queste domande. Certo è che le Ferrovie sono uno dei crocevia più importanti del potere nazionale. Non solo per la possibilità di indirizzare - basti pensare all'idea di Mazzoncini di unificare la gestione di ferrovie e strade - le politiche delle infrastrutture e dei trasporti, che incidono profondamente sulla vita degli italiani. Ma soprattutto per l'enorme quantità di denaro che le

Fs maneggiano, e distribuiscono. Qualche numero è utile: nel 2017 il valore economico distribuito, cioè i soldi spesi dal gruppo Fs per gli stipendi e per l'acquisto di beni e servizi, ammontava a 7,2 miliardi di euro. Miliardi di commesse, frazionati in migliaia di appalti. Sempre lo scorso anno, Fs ha investito 5,6 miliardi, praticamente tutti rimasti in Italia

(il 99%). Le gare per l'acquisto del materiale rotabile, treni, binari, scambi, pannelli di controllo, valgono centinaia di milioni, qualche volta miliardi. Esempio recente l'acquisto di 450 nuovi treni per il trasporto regionale da Hitachi Rail e Alstom: una commessa da 4,5 miliardi di euro. Per la sola infrastruttura la spesa 2017 ammonta a 4,4 miliardi ma i

bandi di gara arrivano fino a 7 e mezzo. Chi maneggia quel denaro, incardina le gare d'appalto (quando ci sono), sceglie tra le offerte delle migliaia di aziende che vivono di commesse pubbliche, ha un potere enorme. Al quale è difficile che Salvini e Di Maio non abbiano pensato, chissà se un secondo prima o un secondo dopo i pendolari della Milano-Mantova.

I numeri

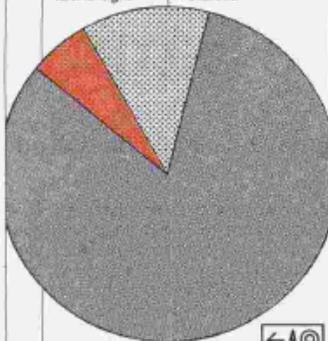
Gli investimenti 2017-2026

Le destinazioni

Dove andranno le risorse

7 miliardi
Sviluppi
tecnologici

14 miliardi
Materiale
rotabile



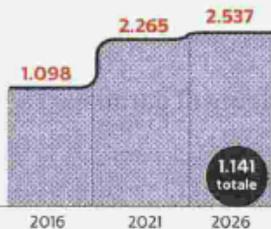
300

Nuovi treni regionali

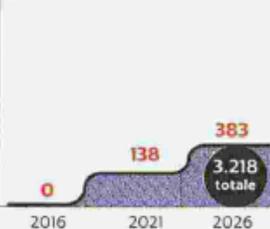
Lo sviluppo internazionale

Dove andranno le risorse

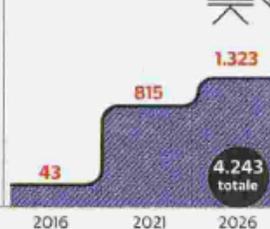
TRASPORTO FERROVIARIO



TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



GRANDI OPERE



Obiettivo di piano al 2026

4,2 MILIARDI

Fatturato all'estero

23%

Quota estera sul fatturato del gruppo

Fonte: FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Ellekappa

L'ALTA
VELOCITÀ DELLE
CAVALLETTE
FASCIO-STELLATE

DA QUANDO
CI SONO LORO
LE POLTRONE
ARRIVANO IN
ORARIO.

