

# Trenitalia muove per scalare Trenord

Luca Piana

Attorno al trasporto pubblico locale lombardo si è acceso un risiko che può ridisegnare gli scenari nazionali del settore. La Trenord, che dal 2011 ha aggregato tutti i trasporti ferroviari lombardi, ha bisogno di risorse per dare una risposta ai pendolari, che soffrono disagi e disservizi. Ma è controllata a metà da Trenitalia e da Ferrovie Nord Milano, una holding che fa capo alla Regione. Entrambe puntano ad assorbirla. Il gruppo di Renato Mazzoncini per consolidare la sua presenza nelle reti locali e per aumentare la sua robustezza patrimoniale, con cui può accrescere la sua capacità di leva finanziaria. La Regione, invece, con l'obiettivo di evitare lo "scippo" e dar vita a un gruppo capace di contrastare Trenitalia nelle regioni più ricche d'Italia. Ma il boccone è grosso per il Pirellone e la partita è complicatissima.

a pagina 22

# Ferrovie, grandi manovre in Lombardia Mazzoncini alla conquista di Trenord

LA TRATTATIVA CON LA REGIONE NASCONDE UNA BATTAGLIA PIÙ IMPORTANTE, PERCHÉ PRENDERE LA COMPAGNIA MILANESE DAREBBE A FS LA POSSIBILITÀ DI AUMENTARE IN MODO CONSISTENTE LA LEVA FINANZIARIA. E METTERE NELL'ANGOLO UN TEMIBILE CONCORRENTE

Luca Piana

Milano

Milano c'è un'azienda pubblica che sta assumendo giovani. Non si tratta di poche persone ma di un numero elevato per gli standard del settore: addirittura 150, da trovare prima possibile. Si chiama Trenord ed è la società partecipata da Trenitalia e Regione Lombardia che gestisce i treni locali sull'intero territorio lombardo. Il piano di assunzioni annunciato in aprile non è però un sintomo di buona salute. Al contrario: se l'efficienza di un'azienda si misurasse sulla bontà del servizio, gli indicatori di Trenord segnerebbero rosso. Una ventina di treni al giorno vengono cancellati; i convogli soffrono una cronica carenza di manutenzione; per i pendolari l'estate in arrivo preannuncia disagi: nelle carrozze l'aria condizionata spesso non funziona e i turni di ferie del personale rischiano di compro-

mettere la regolarità delle tratte.

I motivi per cui Trenord è ridotta così sono in parte riconducibili allo scontro in atto fra i due soci che se la contendono, Trenitalia e Ferrovie Nord Milano, holding dei trasporti quotata in Borsa ma saldamente controllata dalla Regione Lombardia. La battaglia non è interessante solo per i cittadini lombardi ma riguarda un fenomeno in atto in tutta Italia: il tentativo degli operatori del trasporto pubblico di assicurarsi delle zone grigie di mercato, dove la concorrenza può essere tenuta lontana. Delle aree dove estendere il monopolio, in caso di Trenitalia, o al contrario dove creare dei gruppi capaci di contendere al colosso nazionale i territori più ricchi, com'è nei piani elaborati all'interno della Regione Lombardia.

Trenitalia e Ferrovie Nord Milano convivono in Trenord, entrambe con il 50 per cento delle quote, da quando la società venne creata, nel 2011, aggregando sotto un unico marchio i trasporti ferroviari lombardi. Anche se nel 2017 la joint venture dice di aver ridotto i ritardi, aumentato i passeggeri, assunto 155 persone tra macchinisti e capitreno, le cifre non riescono a mascherare il problema principale: il ritardo degli investimenti. «Non sono stati programmati per tempo gli investimenti sul materiale rotabile e sui sistemi di gestione. La Regione chiede più servizi di

quelli che Trenord può garantire, per cui l'intera struttura è sotto stress. La manutenzione viene fatta quando si può. Manca personale, e le assunzioni non coprono le necessità, visto l'elevato turn over. In più, dopo il tragico incidente di Pioltello di gennaio, sono stati ridotti gli straordinari che i dipendenti sono autorizzati a fare», sintetizza Giovanni Abimelech, segretario regionale del sindacato Filt Cisl.

Il paradosso di Trenord è che lo stallo non è dovuto al disinteresse di uno dei soci, tutt'altro. Entrambi hanno infatti manifestato la volontà di prendere il comando. L'anno scorso Roberto Maroni, allora presidente della Lombardia, aveva predisposto quella che nel gioco degli scacchi equivarrebbe alla mossa del cavallo. Attraverso Ferrovie Nord aveva lanciato una gara d'appalto per comprare 161 treni nuovi, tutti con fondi regionali, con l'obiettivo di apportarli a Trenord. La gara ha un valore di 1,6 miliardi di euro ed è alle battute finali. Se aggiudicata, farebbe arrivare i primi convogli entro due anni, con il completamento della fornitura nel 2025. Dal punto di vista finanziario, però, l'apporto dei treni avrebbe un effetto collaterale: farebbe scendere la quota di Trenitalia in Trenord sotto il 50 per cento, dando definitivamente alla Regione la guida della società. Una scalata finan-

ziaria, compiuta comprando locomotive, invece di azioni.

La mossa di Maroni ha ovviamente scatenato l'opposizione di Renato Mazzoncini, numero uno delle Ferrovie dello Stato. Il manager scelto a suo tempo da Matteo Renzi ha infatti legato la possibilità di ulteriori investimenti in Trenord alla proposta di diventare azionista di controllo. Il suo ragionamento è questo: per garantire una migliore gestione, il rinnovamento dei treni, gli standard di sicurezza, Trenitalia deve comandare. E così giovedì 24 maggio ha recapitato a Attilio Fontana, il nuovo governatore, la sua proposta per superare l'impasse. I punti sono questi: Ferrovie Nord dovrebbe prestare a Trenitalia delle quote di Trenord, in modo da permetterle di avere la maggioranza assoluta e co-finanziare l'acquisto dei nuovi treni; inoltre Mazzoncini girerebbe subito alla compagnia regionale alcuni treni, in modo da alleviare i disagi previsti in estate.

La strategia di Trenitalia avrebbe due effetti che vanno oltre il rinnovamento delle carrozze più vetuste. Il primo è finanziario: consolidare in bilancio un'azienda di dimensioni rilevanti, com'è Trenord. La compagnia regionale ha infatti un giro d'affari di 800 milioni, che deriva in larga misura (circa 420 milioni) dai fondi che la Regione Lombardia versa annualmente per il contratto di servi-

zio, il sussidio necessario per garantire prezzi abbordabili. Non solo: Trenord ha pochi debiti con le banche (un centinaio di milioni) e incassi comunque consistenti dai biglietti pagati da chi viaggia. Conquistarla darebbe dunque una leva finanziaria importante al gruppo Fs, impegnato in un processo di integrazione del trasporto locale in tutta Italia, treni, bus e persino metropolitane.

Di recente ha acquistato il 36,5 per cento della metro 5, proprio a Milano, ha lanciato i ticket integrati in Toscana per i treni locali e gli autobus della controllata Busitalia, ha partecipato al salvataggio delle Ferrovie Sud Est, in Puglia. Avere Trenord nella propria collezione sul piano patrimoniale consentirebbe al gruppo statale di indebitarsi maggiormente, mentre a livello di conto economico il monopolio in un mercato ricco com'è la Lombardia permetterebbe di sostenere tratte meno remunerative in altre regioni.

La presa di Trenord, però, regalerebbe a Mazzoncini anche un secondo vantaggio: soffocare nella culla un possibile concorrente. Durante gli anni di Maroni, infatti, Ferrovie Nord Milano ha allargato il proprio raggio d'azione. Si è alleata con le aziende dei trasporti pubblici di Bergamo e Brescia e ha acquisito il 50 per cento di quella di Verona; ha comprato linee di pullman dalle prealpi lombarde al Veneto; si è spinta a Genova, conquistando la FuoriMuro, che gestisce in esclusiva le manovre ferroviarie all'interno del porto. Gli obiettivi dell'espansione sono diversi.

Nel trasporto pubblico, l'idea è garantirsi sinergie importanti che le permetteranno di essere più competitiva quando le concessioni saranno messe a gara. Nei cargo, la prospettiva è sfruttare il nuovo tunnel ferroviario del San Gottardo, in Svizzera, e il futuro Terzo Valico, tra Genova e l'alessandrino, per catturare i traffici merci da Suez verso la Germania, che oggi fanno rotta su Rotterdam e Anversa. Avere Trenord garantirebbe alla compagnia lombarda presieduta

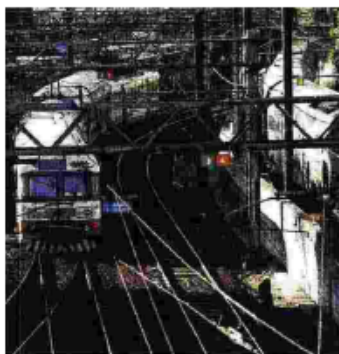
uno delle Fs; **Giuseppe Bonomi** (3), nominato da Fontana nel cda di Ferrovie Nord Milano

da Andrea Gibelli di quintuplicare i ricavi, arrivando a un miliardo.

In secondo momento non si può escludere un ulteriore progetto: anettere Atm, l'azienda dei trasporti pubblici di Milano, che farebbe volare il gruppo a due miliardi di ricavi, creando un concorrente ancor più temibile per Fs. Il piano era stato già messo sulla carta un paio d'anni fa, nell'era Maroni, quando direttore generale della Lombardia era Giuseppe Bonomi, un manager che ora Fontana ha fatto nominare nel consiglio di amministrazione di Ferrovie Nord Milano.

Questa strategia tuttavia ha dei costi. Ci sono gli 1,6 miliardi necessari per aggiudicare l'appalto. E c'è, sul piano politico, la necessità di spiegare ai pendolari che occorre aspettare altri due anni, prima di potersi accomodare sui primi nuovi treni. Ecco perché Mazzoncini ha fatto la sua mossa. Sperando che il federalismo sbandierato dalla Lega resti sui vespilli, e le ferrovie lombarde vengano lasciate tornare nelle mani di Roma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il presidente lombardo **Attilio Fontana** (1); **Renato Mazzoncini** (2), numero

# LA BATTAGLIA DEL NORD



Al centro dei giochi



SOCI  
 Regione Lombardia **57,5%**  
 Ferrovie dello Stato **14,7%**  
 Mercato **27,8%**



SOCI Ferrovie Nord Milano **50%** Trenitalia **50%**  
 RICAVI **804** MILIONI DI EURO CLIENTI AL GIORNO **750** MILA  
 TRENI **462**

SOCI  
 Ministero dell'Economia **100%**

RICAVI  
**198** MILIONI DI EURO

Primo contendente

Secondo contendente

RICAVI  
**9,3** MILIARDI DI EURO

ATM  
 SOCI Comune Milano **100%**

Il terzo incomodo

RICAVI  
**996** MILIONI DI EURO

50% **tiLO**  
 Via Trenord

50%  
 Regione Lombardia

LA RETE DI FNM

49%  
 via Omnibus Partecipazioni

NUOVI TRASPORTI LOMBARDI  
 con Atb Mobilità Bergamo e Brescia Mobilità **33%**

FNM  
 Idee in movimento  
 servizi autobus provinciali Brescia, Como, Varese  
**100%**

LOMBARDIA

VENETO  
**50%**

LA LINEA  
 Servizio autobus provinciali  
**51%**

DB  
 Cargo Italia

40%

LIGURIA

Genova

49% FUORIMURO  
 Servizi Portuali e Ferroviari

Trenord è la joint venture tra Fnm e Trenitalia che gestisce i treni lombardi. Nella mappa anche le altre partecipate di Fnm, controllata dalla Lombardia

