

Trenord e il modello lombardo, la Regione accetta i tagli “d'emergenza”

Pubblicato: Martedì 13 Novembre 2018



La crisi di **Trenord** è ormai conclamata e **Regione Lombardia** condivide il “piano di emergenza” proposto dai vertici dell’azienda che gestisce il servizio regionale.

Serve «solo a risolvere nell’immediato i problemi più gravi», ha precisato il presidente della Regione **Attilio Fontana**. In attesa di «intervenire in modo incisivo sul servizio, soprattutto per limitare i disagi dei pendolari nelle ore di punta; su questo ci impegniamo ad agire in tempi brevissimi, con la collaborazione del Governo, se possibile».

Al Pirellone si condivide sostanzialmente la linea proposta dall’ad di Trenord Marco Piuri: ridurre il servizio ferroviario (sostituendolo con autobus) sulle linee secondarie, così da ridurre la pressione – per così dire – sulle linee principali. **Al centro infatti ci sarebbe soprattutto un problema di materiale rotabile**, vale a dire di treni impegnati nel servizio: il materiale mostra la corda, la fornitura di nuovi convogli da parte di Trenitalia è andato a rilento e – pare – si sta scontando ancora qualche “strascico” del *tour de force* dell’Expo. Ora Trenord, con Piuri, propone una fase transitoria, riducendo appunto le corse su tratte «periferiche» (i treni sostituiti riguardano «l’1% dei viaggiatori», quantificava nei giorni scorsi l’Ad), soprattutto su quelle che non puntano direttamente su Milano. Ad esempio, in provincia di Varese, **la Gallarate-Luino**.

La mossa funzionerà? È da vedere. Nel frattempo – ragionano a Palazzo Lombardia – **dà un po’ di**

fiato a un sistema in crisi, consentendo di concentrare i treni su linee a maggior carico. **In attesa del 2020**, quando dovrebbero entrare in servizio i primi convogli dell'ampio ordine che la Regione ha fatto per dare solidità al sistema.



Proprio sul tema del rinnovo della flotta, **la Regione ha puntato il dito sul Gruppo Fs e sulla controllata Trenitalia**, accusata già nelle settimane scorse di non aver fatto abbastanza. Trenitalia «a fronte dei 3 miliardi di euro investiti dalla Regione, **ha messo sul piatto solo treni vecchi e un valore non superiore ai 170 milioni di euro**» ha accusato in aula al Pirellone l'assessore ai trasporti **Claudia Terzi**. Che ha ripetuto nuovamente, al pari di Fontana, il dato dell'età della flotta: quella che Trenitalia mette a disposizione di Trenord ha «un'età media di 32 anni», mentre i treni acquistati dalla Regione «non superano i 9 anni» (dieci, ha invece detto Fontana: poco cambia).

Comunque: **via libera al piano-Trenord, «piano di emergenza e provvisorio»**, ha ribadito Terzi. **«Il piano è o sarebbe provvisorio?» si chiedono intanto i comitati pendolari**. «Questa è l'atroce domanda che frulla nella testa di migliaia di pendolari lombardi». Il timore di alcuni è che se nel 2018 si chiude (o meglio: si sostituisce con autobus) una linea secondaria come la Seregno-Carnate, sarà difficile far ricomparire i treni dopo il 2020. Per non parlare del rischio che ai tagli di oggi si possano aggiungere altri tagli domani.

Regione Lombardia gioca una partita delicata, il tema della qualità del servizio riguarda migliaia di pendolari lombardi. Le opposizioni si sono subito mobilitate, dal Pd (che oggi ha portato davanti al Pirellone diversi sindaci) ai **Cinque Stelle**. Che pure hanno una posizione prudente per ragioni politiche: **«Non si può pretendere che oggi il Ministro Toninelli acquisti i treni al supermercato»** ha detto il consigliere M5S **Roberto Cenci**, difendendo il ministro pentastellato. «È una situazione di emergenza e la stiamo gestendo come tale con grande responsabilità».

In altre Regioni d'Italia Fs in realtà sta introducendo **molti convogli nuovi** (come i "Jazz" e i futuri "Rock"), ma non in Lombardia. Perché? C'è il dubbio fondato che – non avendo il controllo di Trenord – non voglia metterci più di tanto impegno. In questo senso il progressivo deteriorarsi della situazione

non è proprio un fulmine a ciel sereno: «L'ulteriore peggioramento del servizio ferroviario – attacca il consigliere Pd **Samuele Astuti**, pendolare da Malnate – era ampiamente prevedibile eppure la giunta regionale non ha una vera proposta per uscirne, anzi, si trincerava dietro le critiche a Trenitalia e al governo del Pd» (quello passato). Va detto, però, che l'interesse di Trenitalia per “superare” Trenord erano valide ai tempi del governo Renzi e sembrano rimanere tali anche oggi con l'alleanza giallo-verde a Roma.



La partita si gioca, se si vuole, su due campi: il destino di Trenord come società, mal digerita da Fs-Trenitalia e con alcuni problemi che sembrano venire al pettine. **E il destino del modello ferroviario lombardo** di mobilità, che si basa sull'offerta di servizio ferroviario locale capillare e frequente (un treno ogni ora) anche nelle zone più periferiche e che fin qui non è stato intaccato, malgrado i disservizi diffusi. Due questioni intrecciate.

[Roberto Morandi](#)

roberto.morandi@varesenews.it