

I numeri

**Prodotti in viaggio su rotaia
Asset, impianti e addetti**

235 Sono gli scali e le aree della rete ferroviaria italiana riservati al trasporto delle merci.

71 È il numero degli impianti che - secondo la direttiva firmata il 7 luglio del 2009 da Silvio Berlusconi - dovrebbero restare in gestione a Rfi.

11 Sono gli impianti di manutenzione che - assieme a venti aree tecniche - sono già state cedute da Rfi a Trenitalia.

621 Sono i milioni di euro a cui ammonta il «passaggio» di asset da Rfi a Trenitalia.

11 Le imprese ferroviarie private che operano nel settore del trasporto merci e che sono associate a Fercargo.

1000 è il numero dei lavoratori direttamente occupati nelle imprese associate a Fercargo.

LE PROTESTE

Le associazioni dei consumatori puntano il dito contro i rincari. «Iniqui e sbagliati, li combatteremo» dicono Codacons, Adu-sbaf, Federconsumatori e Movimento Consumatori.

pieno ritmo. Un cartello a penna informa che «i ritardi saranno annunciati solo via altoparlante e il biglietto non ne è a conoscenza». Primo annuncio: treno in arrivo, 10 minuti di ritardo, Trenitalia si scusa. Quello in partenza cambia binario: dal 3 all'1. Il 3 è occupato (lo rimarrà per tutto il giorno) da un treno in sosta. Due ragazze attraversano la ferrovia nell'indifferenza. Ci sono solo due panchine, ci si siede sui vasi delle piante. Nuovo ritardo, altri 10 minuti, Trenitalia si scusa. Nuovo cambio di binario, dall'1 all'1est, la gente sciamina.

Il treno 10521 è definito dagli utilizzatori «carro bestiame». 7 bagni per 20 vagoni. Ma tanto, nota Giorgio, «in 11 anni non li ho mai usati». Minuscoli, lerci, pieni di scritte, manca la carta igienica. Una signora in cerca di sedile occhieggia con attenzione, e infine preferisce lo sdruccio alle macchie di incerta origine. Chi dorme, chi telefona, chi

legge *free press*. L'aria condizionata fa un rumore lancinante: «Un classico. Almeno c'è».

Passano Corsico, Cesano Boscone, Trezzano sul Naviglio. Gli orologi di molte stazioni non funzionano, con un effetto straniante. I vagoni sono stati aggiunti in momenti successivi, le porte sono di tipo diverso: automatiche (alcune non funzionano, una ha un grumo di fili al posto dell'interruttore) o manuali (pesanti, attenzione all'effetto tagliola). Certi finestrini sono oscurati da vernice verderossa: forse un drago, nella mente dei *writers*.

Sul treno c'è parecchia gente, ma si trova posto. C'è però chi sta in piedi, appoggiato alle porte o sui gradi

Gli utenti

**14mila abbonati
sui circa 350mila
pendolari della regione**

Stagioni

**Con la neve ghiacciano
i gradini, d'estate sui
vagoni fanno 40 gradi**

ni, senza che il controllore obietti. Molti scendono ad Abbiategrasso. Nel primo pomeriggio studenti e pensionati. Dalle 17 scatta il rientro dei pendolari, gli stessi che affollano le prime ore del mattino, quando ci si pigia come sardine e i ritardi sono famigerati. Riccardo Di Capua è un utente decennale: da casa a Vigevano all'ufficio in 75 minuti (sulla carta). Conviene rispetto all'auto, perché se piove e chiudono l'unico ponte sul Ticino, è ingorgo. Conviene al portafoglio, 67 euro - prima degli aumenti - l'abbonamento mensile integrato con la metro. Ciò premesso, elenca i difetti. Stagionali. D'inverno: «Con la neve gradini e pavimento si ghiacciano, la gente scivola. Ho visto anziani cadere a terra. Un viaggio sotto zero, poi, con il riscaldamento rotto è insostenibile». D'estate: «In un vagone che è stato tutto il giorno sotto il sole la temperatura sfiora i 40 gradi. E in questi treni si aprono solo i deflettori. È allucinante. Io torno la sera per evitare questo incubo. Ma un mio amico si è sentito male, siamo dovuti scendere». L'estate scorsa, sistema di condizionamento guasto: a ogni frenata dal tetto scrosciava acqua sui sedili. E sugli sfortunati occupanti.❖

IL LINK

ODIO LA "MILANO-MORTARA"
www.facebook.com

Nel trasporto merci la concorrenza è ferma in stazione

Il Consiglio di Stato deve pronunciarsi sulla legittimità di una direttiva del premier dell'anno scorso che rischia di trasformarsi in un regalo per i soci privati del gruppo FS

Lo scenario

GIUSEPPE VESPO

MILANO
g.vespo@gmail.com

Il mondo dei treni attende il Consiglio di Stato. L'organo massimo della giustizia amministrativa dovrebbe esprimersi a breve sulla legittimità di una direttiva firmata il sette luglio del 2009 da Silvio Berlusconi. Un documento di poche pagine che può compromettere - a detta di chi è ricorso alla magistratura - la libera concorrenza nel settore del trasporto merci sui binari e che rischia di trasformarsi in un ricco regalo per i soci privati del gruppo Ferrovie dello Stato.

In ballo ci sono aree e asset oggi in mano al gestore delle rete ferroviaria, Rfi, che potrebbero passare - e in parte sono già passate - alle altre società della galassia Fs, comprese Grandi Stazioni e Cento Stazioni, che contano tra gli azionisti Benetton, Caltagirone e Pirelli. In breve, la direttiva del 2009 stabilisce che per utilizzare gli scali o gli impianti di manutenzione dei treni, le aziende del trasporto ferroviario dovranno rivolgersi a un loro concorrente, Trenitalia, e non più a chi gestisce per tutti le infrastrutture, Rfi. Un passaggio che già oggi si riflette sui bilanci delle società del gruppo Fs. Perché in attesa del giudizio del Consiglio di Stato, Rfi ha trasferito a Trenitalia 11 impianti di manutenzione e venti aree, per un valore di 621 milioni di euro, come si legge sul bilancio della stessa Rete Ferroviaria Italiana.

Briciole rispetto a quello che potrebbe arrivare nelle casse delle altre società del gruppo se la direttiva non venisse dichiarata illegittima. Basti pensare che gli impianti, gli scali, i depositi e le aree, in mano a Rfi sono circa 235 e sono iscritti a bilancio per diversi miliardi di euro. Di questi, è previsto che rimangano al gestore della rete solo 71 impianti. Il resto potrebbe finire anche alle due

società di Fs in cui sono presenti investitori privati: Grandi Stazioni e Cento Stazioni. La prima è controllata al 40 per cento da Eurostazioni Spa, di cui fanno parte Edizione Srl (Gruppo Benetton), Vianini Lavori Spa (Gruppo Caltagirone), Pirelli & C. Spa (Gruppo Pirelli) e Sn-cf Participations S.A. (i soci di Montezemolo nel Nuovo Trasporto Viaggiatori). Nella seconda partecipa al 40 per cento Archimede1, un gruppo composto da Save - società che gestisce gli aeroporti di Venezia e Treviso, controllata da Finanziaria Internazionale Holding spa - Manutencoop, Banco Popolare e Pulitori ed Affini spa.

Sul fronte della concorrenza, invece, la direttiva crea «il pericolo di un rafforzamento della posizione dominante di Trenitalia nei mercati del trasporto passeggeri e merci», per usare le parole del Movimento Consumatori che un anno fa ha presentato un esposto all'Antitrust. Insieme ai consumatori, per bloccare il documento firmato dal presidente Berlusconi si è mossa Fercargo. L'associazione che riunisce diverse aziende ferroviarie del trasporto merci si è appellata al Consiglio di Stato: «Auspichiamo che la decisione della magistratura sia a favore di tutte le aziende che operano sulla rete e non solo di una», commenta Giacomo Di Patrizi, presidente di Fercargo: «Il settore privato conta più di mille dipendenti diretti e con la direttiva alcune imprese rischiano un forte ridimensionamento».

È chiaro quindi che non è solo la pace armata firmata da Mauro Moretti e Luca di Montezemolo a tenere sulle spine il mondo delle rotaie, in fermento per la liberalizzazione del trasporto passeggeri prevista per il 2011. Il prossimo anno il presidente della Ferrari correrà anche sui binari con i suoi Avg, i treni veloci del Nuovo Trasporto Viaggiatori. Poche settimane fa Montezemolo ha accusato le Fs guidate da Mauro Moretti di ostacolare il collaudo dei suoi treni.❖