

Mazzoncini e il flop dei binari perché chi sbaglia non paga?

Andrea Giuricin

È evidente che visiano dei "colpevoli" per i disagi che hanno subito i passeggeri ed è chiaro che qualcuno dovrebbe prendersi la responsabilità di quanto successo anche perché il danno economico potrebbe essere stimato anche in mezzo miliardo di euro al giorno, se teniamo conto che le zone colpite sono tra le più produttive d'Italia.

> Segue a pag. 47**Segue dalla prima**

Mazzoncini e il flop dei treni, perché chi sbaglia non paga?

Andrea Giuricin

Bastano le scuse da parte del management di Ferrovie dello Stato a risolvere il problema?

Partiamo dai fatti e quello che ormai sembra essere chiaro è che molte delle cancellazioni siano dovute all'impossibilità di muovere gli scambi, poiché le resistenze elettriche che servono a "scaldarli", le cosiddette scaldiglie, non erano presenti. Lo "scandalo" scaldiglie è scoppiato domenica scorsa quando gli scambi ferroviari di Roma Termini hanno cominciato a funzionare a singhiozzo e, da quel momento per quasi una settimana, tutta l'Italia ha subito un blocco parziale della circolazione ferroviaria. È possibile che un mancato investimento abbia reso l'Italia un Paese dove è impossibile recarsi al lavoro? Un Paese dove non c'è la certezza di arrivare a degli appuntamenti in orario, dove il nord e il sud rimangono disconnessi? Il sistema ferroviario, essendo un'infrastruttura a rete, nel momento che si presenta un intoppo vede propagarsi questo problema. E questo evidentemente non sembra essere stato preso in considerazione, dato che il blocco di Roma Termini, stazione nevralgica italiana, ha di fatto creato enormi problemi a tutto il traffico ferroviario a lunga percorrenza.

Di chi è la responsabilità di tutto questo? Come ricordavamo, l'ammissione di colpa è arrivata dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Renato Mazzoncini, la società madre del gestore dell'infrastruttura, Rete Ferroviaria Italiana. Ferrovie dello Stato è controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, quindi una società al 100 per cento pubblica. Chi vuole sempre più Stato e più controllo pubblico, forse qualche domanda dovrebbe porsi. Altre società pubbliche questa volta di proprietà del Comune di Roma, quali Atac, che gestisce il trasporto pubblico di Roma, o Ama, che doveva utilizzare spargisale e spazzaneve, non paiono invece neanche avere mostrato "segno di pentimento" nonostante i mezzi fossero inadeguati e i disservizi siano stati molto grandi per i cittadini romani.

Tornando alle ferrovie, la visione di corto periodo di Rfi è stata ammessa in maniera diretta, tanto che grandi investimenti in scaldiglie sono stati an-

nunciati dallo stesso Ad di Ferrovie dello Stato subito dopo che i problemi si sono verificati. Fs ha chiesto immediatamente 100 milioni di euro di soldi pubblici per evitare che il problema si potesse ripetere. Ma come è possibile che una società che fa utili per 181 milioni di euro (ultimo dato disponibile del 2016) possa richiedere ancora più soldi pubblici? Piuttosto c'è da chiedersi come sia stato possibile che, una società che macina così tanti utili anche grazie ai pedaggi elevati che le compagnie ferroviarie pagano e ai già cospicui contributi pubblici, non sia stata in grado di fare un investimento per qualche milione di euro per migliorare il sistema degli scambi ed evitare l'emergenza. Un problema che poteva essere risolto a Roma Termini con pochi milioni di euro e non certo con 100 milioni.

In questo caso si è agito in ritardo, provocando di fatto un problema enorme al paese. In Italia si guarda troppo spesso al grande investimento, anche perché ha un ritorno mediatico maggiore, ma poi non si riesce a fare la manutenzione ordinaria.

È chiaro che in altri paesi, una situazione del genere avrebbe visto una chiara presa di posizione del Governo nei confronti del management. Ma forse perché sotto elezioni, o forse perché l'Italia è il paese del «sono cose che capitano», non si sono sentite grandi voci levarsi da parte dei ministri competenti.

Nei mesi scorsi piuttosto, Ferrovie dello Stato e il governo italiano hanno pensato bene di portare a termine l'acquisizione di Anas, ma poi non hanno saputo risolvere o anticipare i problemi alla prima nevicata. Un'acquisizione, secondo il management di Fs e del Governo, necessaria al fine di creare un grande gruppo competitivo europeo: in realtà poco serve ai cittadini avere un colosso pubblico che di fatto non sia neppure in grado di gestire una nevicata. Oltretutto la dimensione di questo nuovo colosso pubblico, lo rendono forse ancora più lento nelle decisioni.

La logica dell'emergenza non funziona bene nel sistema dei trasporti e pur troppo gli italiani se ne sono accorti. La logica delle responsabilità non funziona bene in Italia. E con le elezioni alle porte, la memoria di quanto successo svanirà sotto le analisi e le polemiche elettorali.

Un Paese inadeguato, così come forse la classe dirigente.