

Binario morto Il presidente della Rete e quello di Trenitalia si sono dimessi. Lad Soprano è indagato per la storia del macchinista unico, quello di Rfi per gli appalti a Firenze

Fs, l'azienda sta deragliando tra inchieste e liti dei capi

TE
PE
AQ
CH

FILT CGIL

» DANIELE MARTINI

Sembrano un'azienda bombardata le Ferrovie. Ieri l'altro si è dimesso il presidente di Rfi (la Rete ferroviaria), **Dario Lo Bosco**, che era stato arrestato sei giorni prima con l'accusa di aver intascato una tangente. Lo stesso giorno se ne era andato il presidente di Trenitalia, **Marco Zanichelli**. L'amministratore delegato, **Vincenzo Soprano**, è invece indagato a Torino per la vecchia storia del macchinista unico. Mentre l'intero gruppo di vertice di Trenitalia è scaduto a maggio e non è stato rinnovato nonostante ci sia stata più di un'occasione per farlo. Il consiglio di amministrazione delle Fs, cioè la società controllante che per statuto avrebbe il dovere di procedere alle nomine, si è riunito nel frattempo almeno sette volte senza trovare un minuto da dedicare alla faccenda.

L'amministratore delegato di Rfi, **Maurizio Gentile**, è indagato nell'ambito dell'inchiesta di Firenze sui Grandi appalti. La stessa inchiesta grava anche su Italferr (costruzioni ferroviarie). I magistrati del capoluogo toscano hanno infatti puntato l'attenzione sulla costruzione del tunnel per l'Alta velocità sotto Firenze dove proprio Italferr è protagonista, opera definita "un concentrato di illegalità". Per la privatizzazione delle Fs, inoltre, il vertice aziendale non ha elaborato neanche uno schema di intervento perché tra presidente e



Sul binari Ferrovie al palo, tra liti e inchieste Anso

amministratore dell'azienda non c'è accordo su come procedere. Tanto che a questo punto l'operazione slitta inevitabilmente al 2017. Dopo un avvio promettente si è arenata pure la privatizzazione di una parte di Grandi Stazioni, la società mista Ferrovie-privati che gestisce gli scali delle maggiori città italiane.

IL MINISTERO dell'Economia proprietario delle Ferrovie fa poco o niente per aiutare l'azienda a

Tutti contro tutti

Anche Padoan e Delrio la pensano diversamente sulla privatizzazione. Ci rimettono i pendolari

uscire dallo stato catatonico in cui si trova. Fonti qualificate raccontano che il ministro Pier Carlo Padoan si disinteressa delle Fs, imitato dal direttore generale, **Vincenzo La Via**. Il dossier della privatizzazione è stato affidato al capo della segreteria tecnica, **Fabrizio Pagani** che, intenzionato a fare cassa, ha avviato la pratica puntando a mettere sul mercato il 40 per cento della holding ferroviaria per ricavarne circa 4 miliardi di euro. Su questa lunghezza d'onda si è messo anche l'amministratore **Michele Mario Elia**, mentre al contrario il presidente, **Marcello Messori**, vorrebbe prendere la palla al balzo della privatizzazione per riorganizzare le Ferrovie vendendo poi parti di esse e conservando la proprietà pubblica della rete. Come Messori la pensa il ministro dei Trasporti, **Graziano Delrio**.

La conseguenza è che sui binari si sta addensando pure il guaio di uno scontro tra ministri.

In queste condizioni possono stare freschi i poveri pendolari e i viaggiatori dei treni normali (i fortunati delle Freccie Rosse fanno storia a sé), se aspettano dalle Fs qualche intervento che li sollevi dalle condizioni in cui sono costretti. Le Ferrovie in questo momento non sono in grado di prendere decisioni perché sono allo sbando. Le poche scelte effettuate sono da prendere con le molle. Per rinnovare il vertice di Centostazioni (la società delle stazioni di provincia) l'amministratore Fs, **Elia**, a marzo andò a scovare un signore assai intimo del ciellino **Maurizio Lupi**, ministro dei Trasporti di allora, un tal **Francesco Cavallo** che non fece in tempo a sedersi sulla poltrona che lo arrestarono. Per vendere la rete ad alta tensione le Fs hanno sparato un prezzo così spropositato che l'Autorità per l'energia lo ha tagliato di un terzo (da 970 milioni a 674). Di recente lo stesso **Elia** ha annunciato il via ai lavori della ferrovia tra Napoli e Bari che si preannuncia come l'ennesimo spreco programmato. La Napoli-Bari sarà una linea di Alta velocità e Alta capacità (Av-Ac), progettata per farci viaggiare anche i treni merci, quindi molto più costosa dell'Alta Velocità normale. Il precedente dell'Av-Ac Milano-Napoli dove non è mai passato neanche un vagone di quel tipo, è stato accantonato come un irrilevante dettaglio.



In numeri

4

miliardi. Quanto vorrebbe fare Ferrovie privatizzando il 40% della holding ferroviaria

70

mila. I dipendenti del gruppo che gestiscono oltre 8 mila treni al giorno, 600 milioni di passeggeri e 50 milioni di tonnellate merci all'anno su un network di oltre 16.700 km, di cui 1.000 dedicati all'AV

32

miliardi. Il costo dell'Alta velocità