

Ferrovie Sud Est al disastro: 1.300 assunti e 1.400 cause

L'azienda pugliese senza soldi: solo un commissario può salvarla

Il caso

di Sergio Rizzo

Nemmeno un miracolo salverebbe un'impresa che ha 1.300 dipendenti e 1.400 cause di lavoro. Così per stabilire che non c'è altra strada se non il commissariamento, al nuovo presidente delle Ferrovie Sud Est Andrea Viero è bastato esaminare i documenti aziendali, dopo un autentico calvario per metterci le mani sopra. E inorridire, cominciando proprio dalla scoperta di quei numeri.

La relazione con cui suggerisce il ricorso «urgentissimo» all'amministrazione straordinaria, recapitata da Viero al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio che l'ha mandato lì per fare pulizia, trasuda indignazione per «l'inadeguatezza drammatica» di «meccanismi operativi, processi decisionali, sistemi di controllo». Tutto quanto.

Parliamo di un'impresa di proprietà del ministero delle Infrastrutture che gestisce

mille chilometri di ferrovie e un servizio di autobus in Puglia destinati ai pendolari. Con 1.300 buste paga e un direttore del personale che operava da Roma «in telelavoro». Con dirigenti retribuiti fino a 220 mila euro annui, 311 milioni di debiti e 170 milioni di sbilancio contabile, che da tre mesi non versa all'Inps e al Fi-

sco le ritenute previdenziali e l'Irpef dei dipendenti. Con 320 autobus di cui una cinquantina inutilizzabili, e le ditte di manutenzione che minacciano di sospendere il lavoro fra una settimana. E che affida tutti i servizi informatici e contabili a una società privata con la quale a giorni si chiude il rapporto senza altra alternativa se non quella, suggerita (guarda caso) dall'ennesimo consulente esterno, di assumere il suo personale.

Le consulenze, appunto. Andavano come l'acqua fresca. E secondo gli inquirenti

alimentavano un flusso di tangenti verso personaggi non di secondo piano. L'inchiesta dei magistrati di Firenze sulle grandi opere ha tirato in ballo Ercole Incalza, per almeno un decennio dominus incontrastato del ministero delle Infrastrutture e con un passato (coincidenza!) di commissario governativo di quell'azienda ai tempi della sinistra ferroviaria di Claudio Signorile. E nella vicenda risulta implicato con lui l'ex amministratore unico della società pubblica Luigi Fiorillo. Un personaggio chiave, finito nei guai anche per un'altra storia che ancor più fa capire le ragioni del disastro aziendale.

Nel 2006 le Ferrovie Sud Est comprano in Germania 25 carrozze passeggeri usate a 37.500 mila euro l'una. Subito le rivendono a 280 mila euro alla società polacca Varsa che le deve ristrutturare, impegnandosi però una volta siste-

mate a riacquistarle per 900 mila euro a pezzo, anziché i 620 mila fissati in precedenza. Il costo diventa così astrono-

mico. Anche perché la ristrutturazione non la fa la ditta polacca, ma una croata per appena 7,9 milioni. La Guardia di Finanza scopre che Varsa è solo una società di comodo presieduta da un pregiudicato e riconducibile a un certo Carlo Beltramelli. Il tutto è avvenuto per giunta senza gara e scoppiò lo scandalo. Adesso Fiorillo e il suo braccio destro Alfonso Nicola se la devono vedere pure con la Corte dei conti per un danno erariale di 9 milioni, dopo che i magistrati contabili hanno già chiesto il sequestro dei beni. L'elenco è lungo, pur notando l'assenza della Bmw di Nicola, secondo i finanziari pagata da Beltramelli. Per inciso, le carrozze di cui sopra non sono mai state utilizzate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

311

Milioni
di euro il debito
accumulato
dalla società
Ferrovie Sud
Est, che
gestisce
in Puglia mille
chilometri
di rete
ferroviaria
e un servizio
di autobus
destinati
ai pendolari

La resa

Il manager chiamato a risanarla ha gettato la spugna dopo aver esaminato i conti