

Il padrone dei treni pugliesi che si è assunto come consulente di sé stesso

In «Avvoltoi», nomi e storie di chi si arricchisce con le speculazioni sui servizi pubblici
A Fiorillo, ex capo di Ferrovie Sud Est accusato di bancarotta, sequestrati 180 milioni

Per gentile concessione dell'editore, sotto e nella pagina a fianco pubblichiamo alcuni brani di *Avvoltoi*. *L'Italia muore, loro si arricchiscono*, il nuovo libro di Mario Giordano (Mondadori, 216 pagine, 19 euro, da oggi in libreria). Un'inchiesta divisa in quattro macro capitoli (trasporti pubblici, rifiuti, acqua e autostrade) che svela chi si nasconde dietro disservizi, incidenti, catastrofi e sprechi di cui i cittadini rimangono vittime. E perché, mentre noi paghiamo sempre di più, una ristretta Casta continua a fare affari a nostre spese.

di MARIO GIORDANO



■ Già: dove finiscono i soldi? In Puglia, sicuramente, molti soldi sono finiti nelle tasche di Luigi Fiorillo. Chi è costui? Un genio. È stato per 20 anni consecutivi il ras delle Ferrovie del Sud Est. Risultato? La società è andata a un passo dal fallimento, accumulando 400 milioni di perdite. Il servizio fa schifo: basti pensare che su 474 chilometri gestiti 470 sono ancora a binario unico (pericolosissimo) e tutti sono privi anche del minimo sistema di sicurezza (Scmt, Sistema controllo marcia treno) per bloccare i convogli ed evitare catastrofi. In compenso, però, il 15 giugno

2017, il tribunale civile di Bari ha sequestrato al medesimo Fiorillo 180 milioni di euro. Avete letto bene: 180 milioni di euro. La notizia è piuttosto clamorosa, anche perché il sequestro è avvenuto 48 ore dopo che due treni delle Ferrovie del Sud Est si erano scontrati in Salento, per l'appunto, provocando 27 feriti. Non è fantastico? Chi viaggia sui treni rischia la vita. Chi li gestisce, invece, al massimo rischia di diventare Paperon de' Paperoni. E ci riesce pure.

Il 1° febbraio 2018 Fiorillo è stato arrestato, insieme ad altre dieci persone, con l'accusa di bancarotta fraudolenta. Gli contestano proprio quello: aver sottratto all'azienda centinaia di milioni di euro, nell'arco di dieci anni, attraverso bilanci falsi e appalti esterni farlocchi. Per carità: magari riuscirà a dimostrarsi innocente. E magari riuscirà a riavere anche i 180 milioni, fortunato lui. Il punto non è questo. Il punto è che non possiamo fare a meno di chiederci come sia possibile accumulare 180 milioni di euro gestendo una ferrovia in concessione dallo Stato (o dalla Regione, che è la stessa cosa). Tanto più se, nel frattempo, questa ferrovia, che per altro è la più grande concessionaria d'Italia, cade a pezzi, accumula debiti e ritardi, manda i passeggeri su tutte le furie, quando va bene. O, altrimenti, quando va meno bene, li manda direttamente in ospedale. Se anche voi vi fate

questa domanda, be', possiamo darvi una risposta precisa. E documentata. Per averla, infatti, basta leggere con attenzione la strepitosa relazione che Andrea Viero, commissario nominato dal ministero dei Trasporti, ha compilato nel 2016 non appena insediato alle Ferrovie Sud Est. Avete preparato il Maalox? Avanti che si parte.

Luigi Fiorillo, avvocato tarantino trapiantato a Roma, ex dc ora vicino un po' a tutti i partiti, come dicevamo, è un genio: mentre guidava l'azienda verso lo sfascio, infatti, è riuscito a intascarsi la bellezza di 13 milioni e 750.000 euro in undici anni, cioè in pratica uno stipendio da 100.000 euro al mese. Fra l'altro, oltre che amministratore unico e plenipotenziario della società, riusciva anche a essere consulente della medesima. Funzionava così: Fiorillo dava l'incarico a un responsabile progettazione il quale scopriva immediatamente di avere bisogno di un consulente. E chi veniva scelto come consulente? To', guarda che sorpresa: il medesimo Fiorillo. Quindi Fiorillo riceveva l'incarico di consulente dal dirigente che aveva appena incaricato di scegliere consulenti: roba che al confronto il gioco delle tre carte nei sottopassaggi della stazione è un master ad Harvard.

Nonostante questa retribuzione non propriamente francescana, il nostro Paperone dei treni non si è mai scomoda-

to più di tanto. Per esempio: è noto che l'intera rete ferroviaria delle Sud Est è in Puglia. E lì, ovviamente, è la sede della società. Fiorillo, dunque, per 100.000 euro al mese si sarà trasferito a Bari? Avrà preso casa a Monopoli? Una masseria ad Alberobello? Un loft a Foggia? Macché. Stava stabilmente e rigorosamente a Roma. Prima usava come ufficio la sede nella Capitale, che ha tenuto aperta per sé e pochi intimi; poi, obbligato a chiuderla, ha deciso di lavorare da casa sua, facendosi però rimborsare 1 milione e 300.000 euro non per l'acquisto, si badi bene, ma per l'affitto e i servizi di pulizia. In ogni caso aveva a disposizione autista (in costante regime di trasferta e con assegno *ad personam*) e auto aziendale: solo questo servizio costava alle casse della società 200.000 euro l'anno. A cui Fiorillo aggiungeva piccole spese di rappresentanza, come per esempio il pranzo all'enoteca Capranica di Roma dove consumò una bottiglia di vino da 2.600 euro. Sempre a spese dell'azienda, s'intende. Del resto, si può forse negare un piccolo benefit a uno che guadagna 100.000 euro al mese?

Essendo molto generoso con sé stesso, ovviamente Fiorillo era poi molto generoso anche con gli altri. E qui si apre il capitolo delle consulenze faraoniche. Basti pensare che, in questo modo, il nostro genio dei binari è riuscito a dilapidare quasi 300 milioni in un de-

cennio. Non è poco soprattutto se si pensa che, nello stesso periodo, per la manutenzione di bus e treni sono stati spesi appena 42 milioni, sette volte di meno. [...] Per le riparazioni non ci sono mai soldi, per i consulenti si scialacqua. Soprattutto se sono inutili. O evitabili. Alle Ferrovie del Sud Est, infatti, nonostante i 1.400 dipendenti, si appaltava all'esterno di tutto: servizi informatici? All'esterno. Servizi contabili? All'esterno. Elaborazione dati? All'esterno. Gestione stipendi? All'esterno. Ma allora i 1.400 che ci stanno a fare? Fra l'altro, sempre tutto affidato senza alcuna gara, senza alcun appalto, senza alcuna forma di selezione. «*Intuitu personae*» come scrive il commissario. Come gli pareva e piaceva, insomma.

E così, che ci volete fare, *intuitu di qui, intuitu di lì*, è naturale che, nel selezionare i consulenti, s'incappi in qualche conoscente. Come si fa a frenare l'*intuitu*? Per esempio lo studio legale che fa capo a **Marcello Vernola**, ex presidente della Provincia di Bari e compagno di gioventù democristiana di **Fiorillo**, in 20 mesi ha avuto 12 incarichi per un totale di quasi 300.000 euro (294.550 per l'esattezza). Sei incarichi, per altro, sono stati conferiti nel 2014 lo stesso giorno e tutti, più o meno, con la stessa dicitura: «Redazione del programma di valorizzazione, con annesso studio di fattibilità della stazione ferroviaria di...». Dopo il «di» seguono i nomi di diversi paesi: Turi, Tricase, Sannicola, eccetera. Ora l'idea di valorizzare le stazioni di Turi, Tricase, Sannicola, eccetera è benemerita, per carità: ma possibile che vengano in mente tutte proprio lo stesso giorno? Per tutti i paesi? Con la stessa formula? E poi perché uno studio legale dovrebbe valorizzare le stazioni? Non servono architetti? O esperti di trasporti? E qual è il risultato di cotanto costoso studiare? Purtroppo non abbiamo abbastanza *intuitu* per rispondere...

Quello che sappiamo di certo è che, a un certo punto, **Fiorillo** vuole sistemare l'archivio storico. Chi lo può fare? Uno dei 1.400 dipendenti? Macché. Ci vuole una bella consulenza. L'incarico viene assegnato alla dottoressa **Rita Giannuzzi**, contratto di otto anni, poi rin-

ovato per altri nove anni (17 anni: si sa che l'archivio ha tempi lunghi) con il ragguardevole compenso di 8.950 euro al mese poi diventati 9.500 (più spese forfettarie, più Iva). Nonostante il buon compenso, però, la dottoressa **Giannuzzi** si accorge di non farcela da sola: ha bisogno di aiuto. E così viene fatto un altro contratto di consulenza, al professor **Franco Cezza**, commercialista esperto in commercio internazionale. Durata otto anni, anche per lui poi prolungato per altri nove, a 6.650 euro al mese, poi diventati 7.500 (più spese forfettarie, più Iva). Voi vi chiederete: che c'entra il commercialista esperto in commercio internazionale con l'archivio storico? Anche qui non sappiamo rispondere. Però, in compenso, sappiamo con certezza che il professor **Cezza** è il marito della dottoressa **Giannuzzi**. E sappiamo anche che i due, essendosi trovati in difficoltà nel complicato lavoro di sistemare l'archivio storico, hanno chiesto un terzo consulente. Chi? Ovvio: loro figlio. Avvocato **Gianluca Cezza**. A quest'ultimo, infatti, viene immediatamente offerto un terzo contratto di consulenza: altri 9.000 euro al mese. Totale valore dei tre contratti di consulenza alla famiglia: 5 milioni di euro. Proprio così: **Fiorillo**, per la sistemazione dell'archivio storico delle Ferrovie del Sud Est (mica quello degli Uffici), aveva previsto un lavoro di 17 anni e una spesa di oltre 5 milioni di euro, tutti destinati a un'unica allegra famiglia. Per fortuna il commissario ha sospeso i contratti nel 2016 e mamma, papà e figlioletto archivisti sono riusciti a portarsi a casa «solo» 3 milioni di euro (2.947.000 per l'esattezza), senza per altro terminare il lavoro. [...]

Ma qualche spiccio per comprare un treno non si sarà forse trovato? Ebbene sì. E qui viene il bello. Il 7 febbraio 2006, infatti, **Fiorillo** decide di acquistare tre Stadler Gtw 2/6 usati e vecchi di dieci anni, che avevano percorso già 2 milioni di chilometri tra Svizzera e Germania. Costo: 5 milioni e 602.000 euro [...]. Qualcuno fa notare: non sarebbe meglio comprare qualcosa di più efficiente? «Questi treni non hanno impianto di climatizzazione e i finestrini non si aprono. Inoltre, quando viaggiano so-

pra ai 100 chilometri all'ora fanno un rumore insopportabile» dice la relazione. Non importa: si procede lo stesso all'acquisto. E così fra mille ostacoli burocratici, nel febbraio 2010 i treni arrivano finalmente a Bari. E che succede? Cominciano a viaggiare? Macinano chilometri? Trasportano milioni di pendolari? Macché: rimangono fermi per cinque anni. La prima volta che si muovono è il 23 marzo 2015. Prima uscita non proprio soddisfacente: il convoglio partito da Bari si ferma a Turi, dopo pochi chilometri e chiede ai

mezzi di soccorso di essere riportato indietro. Lasciamo la conclusione al commissario: «I tre treni Stadler, costati 5.602.683 euro, per i quali ancora si paga un leasing di 439.000 euro annui che gravano sul bilancio d'esercizio, non hanno mai trasportato un passeggero, due addirittura non sono riusciti a percorrere neppure pochi metri, uno ha effettuato pochi chilometri di prova, rientrando in stazione ingloriosamente trainato». [...]

Nessuno si è accorto di nulla. E nessuno si è accorto neppure dell'altra operazione geniale della gestione Fiorillo, quella dei «treni d'oro», rivelata da *Repubblica* nell'ottobre 2014 [...]. In sintesi le Ferrovie del Sud Est hanno comprato 25 carrozze dalla Germania per 912.000 euro e le hanno rivendute a una società polacca, la Varsa, per 7 milioni, e subito dopo le hanno ricomprate, dalla medesima Varsa, per 22,5 milioni di euro. Comprano a 0,9, vendono a 7, ricomprano a 22,5: dov'è l'inganno? Come si giustifica la maxispesa? «Nel frattempo quelle carrozze sono state ristrutturate» rispondono. Sarà. Ma, nel caso, non si è mai vista ristrutturazione più costosa. E soprattutto, più inutile. Le carrozze d'oro, infatti, non sono mai state utilizzate. Sono state filmate nel giugno 2017 dalle telecamere di *Dalla vostra parte*, la trasmissione di Rete 4, ferme nella stazione di Gallipoli, dove sono sempre state, fra l'erba alta, in stato di totale abbandono. [...]

E provare a comprare una volta un treno nuovo? Ma sì, perché no? Nel 2009, le Fse si lanciano nell'avventura. Anche perché ci sono a disposizione i fondi europei. Eccoli lì: 27 treni, nuovi fiammanti, pro-

dotti dalla gloriosa azienda polacca Pesa, 160 anni di storia alle spalle. E a chi si rivolgono le Fse per questo acquisto così importante? Direttamente alla Pesa? Al proprietario? All'amministratore delegato? Alla sua rete commerciale? Macché: hanno bisogno di un intermediario. E chi è? Guarda caso, proprio la Varsa, la stessa con cui hanno trafficato per i vagoni d'oro. Evidentemente si trovano bene con loro. Il risultato, però, non è altrettanto soddisfacente per i contribuenti. Le Ferrovie del Sud Est, infatti, in questa operazione spendono 92,6 milioni: 80 vanno alla Pesa per i treni; 12,6 alla Varsa per l'intermediazione. Una provvigione di 12,6 milioni di euro? Per siglare un unico contratto? Non sarà troppo? E non è troppo pagare 3,47 milioni di euro ogni singolo treno? Per la Guardia di finanza sì, e infatti indaga. [...]

Nel frattempo non dimenticate, però, che tutto questo spreco di cui stiamo parlando è pagato da soldi pubblici. E lo sarà ancora. Ora, infatti, le Fse sono passate a Trenitalia, la società delle Ferrovie italiane, che fa capo al ministero dell'Economia. E inoltre continueranno a incassare 150 milioni di euro l'anno dalla Regione Puglia fino al 2021, secondo quanto previsto dal contratto di servizio. A cui si sommano altri 520 milioni di investimenti pubblici [...]. In totale sono, fra il 2017 e il 2021, 1 miliardo e 270 milioni. Dicono che nel corso del 2018 si dovrebbero cominciare a vedere i benefici. Sarà. Per il momento restano i disservizi, una rete fatiscente, i treni mai utilizzati, i debiti, i fornitori che verranno pagati la metà [...], i passeggeri infuriati, il binario unico, l'assenza di sicurezza, i ritardi e che altro ancora? Ah già, dimenticavo: restano anche i 180 milioni sequestrati a Paperon **Fiorillo**. Per lui si che i treni della Puglia hanno funzionato bene.

“

Contratti da 5 milioni in totale a padre, madre e figlia per sistemare l'archivio storico