

IL BUCO NERO DELLE SUD-EST

di **Mariano Maugeri**

Un groviglio di 474 chilometri a binario unico, la ferrovia in concessione più lunga d'Italia. Parliamo delle Sud-Est, la linea ferrata che collega Bari, Taranto, Lecce e il Salento. Uno strettissimo collaboratore di Nichi Vendola, per anni nella stanza dei bottoni, lo sussurra a bassa voce: «L'incidente ferroviario ce l'aspettavamo, ma in una delle tratte gestite dalla Sud-Est». Pure il ministro Graziano Delrio, appena appreso dell'incidente di una ferrovia in concessione in Puglia, ha alzato il telefono e ha chiamato Andrea Viero, da novembre commissario delle Fse: «È un nostro treno?» ha chiesto. Chiunque conoscesse lo stato «deplorabile», così lo definisce Viero, delle Sud-Est è stato folgorato dallo stesso presentimento. Non è un caso che i baresi le abbiano ribattezzate Far West. Unico proprietario, a partire dalla gestione commissariale del '93, il ministero delle Infrastrutture. All'alba del 13 novembre del 1993, mentre la prima Repubblica comincia a sgretolarsi, il ministro democristiano dei Trasporti Giancarlo Tesini nomina alla guida delle Sud-Est il 31enne Luigi Fiorillo. È un democristiano anche questo ragazzo alto 1,90, sempre impeccabile con il gessato grigio e le Church's ai piedi.

Oratoria forbita, modi eleganti e una laurea in Giurisprudenza, comincia la scalata da presidente dei giovani democristiani di

Taranto, la sua città natale. È devoto amico di Maria Pia Fanfani e del cardinale Angelo Sodano, relazioni che gli spianano la strada ai vertici delle Ferrovie dello Stato. Giusto il tempo di capire dov'è finito, che per Fiorillo, come raccontano i giornalisti della Gazzetta del Mezzogiorno Giovanni Longo e Massimiliano Scagliarini nel loro libro-inchiesta "Niente treni la domenica", si spalancano le porte di commissario della Sud-Est. I primi otto anni

di gestione costano 85 milioni di euro. Ma sono noccioline.

Sud-Est significa treni ma soprattutto trasporto su gomma. Dei 15 milioni di passeggeri solo cinque su rotaia. Per anni si viaggia sulle automotrici Breda del 1959 e Fiat del 1989. I servizi igienici sono ripugnanti e l'aria condizionata di là da venire. Ad assicurare i proventi della gestione è lo Stato, che gira alla Regione Puglia 130 milioni l'anno. Il fiume di denaro arricchisce alcuni fortunati, tra cui lo stesso Fiorillo - con un contratto di 2,4 milioni l'anno solo tra il 2004 e il 2006 - e l'avvocato romano Angelo Schiano, 27,6 milioni di parcelle dal 2001 al 2015. In dieci anni l'azienda dilapida 272 milioni in consulenze, spese legali e alcune discutibili esternalizzazioni di

servizi. A livello di relazioni industriali è il caos: tutti i dipendenti, con l'aggiunta di 400 pensionati, sono in causa con l'azienda. Si potrebbe sanare con delle transazioni, ma le Fse sono strutturate per moltiplicare il lavoro (e le parcelle) ai suoi legali. Nel 2015 il ministro Graziano Del Rio pone fine al regno ultraventennale di Fiorillo. Al suo posto arriva Andrea Viero, prima

presidente e poi commissario governativo. Alla lettura dei libri contabili Viero salta dalla sedia: da mesi non si pagano i contributi dei dipendenti, le imprese di pulizia, le manutenzioni dei treni. Mancano all'appello sessanta milioni e il ministro è costretto a inserire nella legge di stabilità 70 milioni a favore delle Far West. Più si scava, più l'azienda appare inguaiata. Una due diligence di Deloitte mette nero su bianco il buco: 200 milioni. Le divise ai dipendenti non si forniscono dal 2009. Tre treni svizzeri, comprati usati per 5,6 milioni nel 2010, marciscono su un binario con i finestrini sigillati. Forse la metamorfosi in musei involontari nasce dalla difficoltà di tradurre i manuali dal tedesco.

Quisquillie, al cospetto dell'abilità di Fiorillo. Nel gennaio 2006 - scrivono Longo e Scagliarini - acquista in Polonia treni per un controvalore di 100 milioni (con una generosa provvigione di 12). Le qualità di buyer emergono con una carambola ai quattro angoli

dell'Europa: vecchie carrozze comprate da una società tedesca vengono rivendute alla società polacca di cui sopra, che si occupa di ristrutturarle in Croazia con la mediazione di una società austriaca. Alla fine di questo viaggio, le Sud-Est riacquistano per 22,5 milioni. Troppo, dice la Procura di Bari, convinta che si potesse risparmiare almeno la metà. Una tesi fatta propria dalla Corte dei conti, che incarica le Fiamme Gialle del sequestro conservativo ai danni di Fiorillo, pensionato a 54 anni. Sui conti correnti del manager democristiano trovano cinque milioni di euro. Qualcuno somma stipendi e consulenze e scopre che tra il 2004 e al novembre 2015 ha incassato 13,7 milioni. Le assunzioni clientelari non si contano: all'archivio vengono assunti moglie, marito e il fratello del marito. Stipendio mensile: 9mila euro lordi al mese cadauno.

Ci fermiamo qui, non prima di ricordare che in questa rete ferroviaria malmessa non c'è un chilometro di linea ferrata che non disponga del sistema di blocco conta assi, quello che informa il macchinista se in direzione opposta arriva un altro convoglio. Una piccola rivincita in un mare di piccole e grandi illegalità. Viero è inflessibile: «Com'è stato possibile? Rispondo con un'altra domanda: è ammissibile che sedici ministri di ogni colore politico non abbiano alzato un sopracciglio sull'operato di Fiorillo?».