

Fs, Renzi ha detto basta L'ad Elia al capolinea

Paga i dissidi col presidente Messori (in uscita anche lui). Scelto Mazzoncini

» **GIORGIO MELETTI**

A un anno e mezzo dalla nomina alla guida delle Fs la corsa di Michele Elia è arrivata al capolinea. Dopo mesi di voci insistenti sul malumore di Matteo Renzi, il premier ha esplicitato la sua bocciatura in un teso vertice a Palazzo Chigi con l'amministratore delegato e con il presidente Marcello Messori, alla presenza dell'azionista di Fs, il ministro dell'Economia Pier Carlo Padoan.

ELIA paga soprattutto lo scontro irriducibile con Messori, che pare destinato a seguirlo nella caduta. Nei prossimi giorni sono attese le dimissioni di entrambi. Scatta l'ora di Renato Mazzoncini, 46 anni, amministratore delegato di Busitalia, la controllata di Fs per il trasporto su gomma, cioè gli autobus. Il curriculum di Mazzoncini è impreziosito da una gemma impagabile secondo i parametri dell'Italia renziana. Fu lui, nel 2012 - appena chiamato alle Fs dall'allora numero

uno Mauro Moretti - a fare con l'allora sindaco di Firenze l'accordo per la cosiddetta privatizzazione dell'Ataf, l'azienda tranviaria fiorentina, venduta da un comune allo Stato. L'operazione fu seguita, per il comune di Firenze, dall'allora avvocato Maria Elena Boschi. Mazzoncini è tuttora presidente dell'Ataf.

Renzi avrebbe voluto puntare sul suo pupillo già nella primavera del 2014, quando appena insediatosi a Palazzo Chigi gestì una nutrita tornata di nomine. Moretti, traslocato al vertice di Finmeccanica, riuscì a imporre la scelta del suo delfino, Elia appunto, che prevalse nella corsa sull'altro fedelissimo del capuscente, l'amministratore delegato di Trenitalia Vincenzo Soprano.

Paradossalmente Elia paga la passiva adesione al progetto di privatizzazione delle Fs fortemente voluto da Renzi. Uno dei primi annunci del governo fu la privatizzazione di Fs da realizzarsi a passo di carica entro il 2014 sullo stesso modello di quella delle Po-

ste: collocamento in Borsa del 40 per cento delle azioni per portare a casa circa 4 miliardi sull'unghia. Su questo progetto si è messo di traverso Messori, economista di lunga esperienza e buon amico di Padoan, nominato insieme a Elia. Messori, dopo un lungo duello sfociato anche in dissapori personali con Elia, ha messo nero su bianco l'estate scorsa la sua posizione: se prima di procedere alla privatizzazione si fosse messa mano a una profonda ristrutturazione del gruppo, si sarebbero potuti incassare i 4 miliardi con la cessione immediata di alcuni pezzi di patrimonio (per esempio immobili di cui il gruppo ferroviario è ricchissimo), e altri 7 in seguito con la quotazione in Borsa di una società più attrattiva per gli investitori. Nella visione di Messori la rete, cioè i binari, sarebbero rimasti in mano pubblica. La mossa del presidente è piaciuta al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, da tempo in rotta con Renzi.

Il partito della privatizza-

zione "pochi, maledetti e subito" non è stato in grado di reagire. Quando il *Fatto* pubblicò la dura lettera di Messori sull'argomento, Padoan si limitò a una laconica nota in cui precisava che le scelte sulla privatizzazione spettavano al governo, un'ovvietà priva di significato specifico.

L'IMPASSE degli ultimi mesi ha stancato Renzi. Non essendo in grado, o non volendo contrapporre alle argomentate obiezioni di Messori una sua linea, il governo ha scelto la scorciatoia del ribaltone. A innervosire Renzi hanno contribuito anche problemi nella gestione. Soprano, che guida Trenitalia, è in *prorogatio* e in conflitto con Elia. Nel gruppo ci sono molte nomine da fare dopo una serie di arresti. Nel marzo scorso sono scattate le manette per Francesco Cavallo, presidente della controllata Centostazioni. Recentemente l'arresto è toccato a Dario Lo Bosco, presidente di Rfi. Tutte nomine targate Angelino Alfano.