

# Il Sud-Est sui lunghi binari di ruberia

Dal 1° luglio un libro-inchiesta con la «Gazzetta»



Sarà presentato il 7 luglio al «Libro Possibile» di Polignano «Niente treni la domenica», il libro-inchiesta di Giovanni Longo e Massimiliano Scagliarini sul saccheggio delle Ferrovie Sud-Est. Il volume, edito dalla Edisud spa, verrà distribuito in edicola con la «Gazzetta» da venerdì 1 luglio, a 5 euro oltre il prezzo del quotidiano. Alla presentazione è atteso il ministro per le Infrastrutture, Graziano Delrio. Anticipiamo la prefazione

**A**verificare quella storia ci mettemmo più di un mese. Ce la avevano raccontata come un caso molto interessante e allo stesso tempo molto delicato: da un controllo fiscale sulle Ferrovie Sud-Est, società del ministero delle Infrastrutture, emergeva che alcuni treni comprati in Polonia erano stati strapagati. Servi un giro più lungo del solito, perché molte delle fonti abituali non avevano grande voglia di parlare. Ma l'indagine esisteva, e la notizia pure. Ne venne fuori un pezzo pubblicato su due colonne, di spalla, di quelli che noi definiremmo nascosti. Era il 10 ottobre 2012. Fu un giorno lunghissimo. Il caso delle Ferrovie Sud-Est iniziò con quell'articolo. Per noi e, sospettiamo, anche per i suoi protagonisti: se non fossimo partiti a raccontare l'inchiesta condotta dalla Finanza, i suoi retroscena, i suoi collegamenti, probabilmente nessuno avrebbe mai acceso i riflettori su quanto stava avvenendo lì dentro. Perché dai treni d'oro passammo ben presto ad occuparci dei bilanci delle Sud-Est, già molto disastriati. E ben presto il caso divenne politico, innescando uno dei tanti scontri tra Regione Puglia e governo centrale.

La storia dei treni d'oro ha fatto il giro d'Italia. La ripresero tutti i giornali e le tv, qualche sito web azzardò persino l'ipotesi che dietro ci potessero essere tangenti: era ciò che tutti pensavano, ma fino ad oggi è solo un'illazione perché nessuna indagine ha mai tentato di chiarire dove sia andato a finire quel fiume di denaro. La risposta resterà, quasi certamente, un grande mistero, così come un mistero resta, per noi, il fatto che a nessuno sembri importare dei milioni di soldi pubblici che da Bari sono stati travasati verso la Polonia. E poi, da lì, sono finiti chissà dove. Eppure l'al-

larne che destò il primo articolo fu enorme. Potremmo raccontare le telefonate dei politici. Il fatto che quel giorno, 10 ottobre 2012, ci chiamarono molti difensori degli indagati nella speranza di apprendere da noi altri dettagli. La diffida arrivata da due avvocati polacchi che ci minacciarono di denuncia al Tribunale di Varsavia: stiamo ancora aspettando. Le decine di lettere anonime che abbiamo ricevuto, a partire da quelle firmate «Cavalieri dell'apocalisse» in cui c'erano le visure camerali su aziende che all'epoca non ci dicevano nulla, e che ci sarebbero diventate chiare molto tempo dopo: dimostravano che qualcuno sapeva benissimo cosa stava accadendo all'ombra dei treni pugliesi.

Dopo lunghi mesi di ricerche e di approfondimenti abbiamo la prova certa che in molti sapevano quanto avveniva alle Ferrovie Sud-Est. Lo sapevano gli organi di controllo aziendali, lo sapeva il fisco, lo sapeva il ministero, lo sapevano i sindacati e – almeno a partire dal 2011 – anche la magistratura. Ma lo sapeva soprattutto, come vedremo, una certa classe politica che per almeno un ventennio ha usato quell'azienda come una cassa di compensazione di chissà quali interessi. Perché su tutto ciò che è accaduto nelle Sud-Est ci sono, chiarissime, le impronte della politica di ogni colore e di ogni livello. Sinistra, destra, centro. Locale, nazionale.

Oggi, mentre scriviamo, è in atto il tentativo di salvataggio delle Sud-Est, i cui conti giustificerebbero una richiesta di fallimento: eppure l'azienda interessa sia al gruppo Fs, sia a diversi imprenditori pugliesi. Segno che nonostante i debiti c'è un patrimonio inestimabile, da difendere e da non disperdere. Nel frattempo sono partite le inchieste giudiziarie della Procura di Bari sul saccheggio della ferrovia. Un saccheggio di cui i «nostri» treni d'oro rappresentano solo una parte, nemmeno preponderante in termini economici. Spetterà ai magistrati penali e contabili – come si dice in questi casi – fare chiarezza, stabilire le cause del dissesto, magari recuperare una parte dei soldi pubblici sperperati in decenni di gestione allegra mentre i pendolari sono stati lasciati ad aspettare treni che non arrivavano, costretti a viaggiare come sardine su vagoni vecchi di cinquant'anni o più. In attesa delle indagini, abbiamo approfondito una storia che ci è sembrata interessante. Ecco cosa abbiamo trovato.