

Non basta l'Alta Velocità

Matteoli bacchetta Fs Avviso per Moretti

Il ministero richiama l'ad per Viareggio. La società: tutto in regola

■ ■ ■ ANTONIO CASTRO
ROMA

■ ■ ■ Era visibilmente soddisfatto ieri l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, durante la conferenza stampa di presentazione della campagna invernale che prevede, dal prossimo 13 dicembre, una riduzione dei tempi di percorrenza del Frecciarossa sulla tratta Roma-Milano (2 ore e 59 minuti).

Ma questi e gli altri risultati nel rilancio del trasporto su rotaia rischiano di non essere sufficienti a garantirgli il rinnovo del mandato. A fine marzo l'ex sindacalista della Cgil dovrà infatti presentarsi al ministero del Tesoro (e a quello dei Trasporti) nella speranza di ottenere un nuovo incarico. Ma da tempo, sussurrano al dicastero, i rapporti tra l'uomo delle

Fs e il ministro Altero Matteoli sono tutt'altro che cordiali. Prova ne è la missiva in 10 punti inviata lo scorso agosto dal capo di gabinetto di Matteoli al ferroviere Moretti. Dieci contestazioni che partono dal rammentare che Rete Ferroviaria Spa è sottoposta ad "contratto di Programma", per finire con l'incidente di Viareggio del 29 giugno che ha provocato 32 morti. E non è un caso se la Filt Cgil toscana e il sindacato Orsa hanno chiesto di essere parte civile.

A livello politico la gestione di Fs da parte di Moretti non sarebbe gradita ai piani alti del ministero. E così "d'Ordine del Ministro" (recita la lettera) il capo di gabinetto di Matteoli ha dato una strigliata a Moretti che però sembra tirare dritto per la sua strada. Il problema tra i due non è solo caratteriale. La missiva protocollata tre giorni dopo Ferragosto fa ri-

ferimento esplicito sia all'incidente di Viareggio che al protocollo di sicurezza che il gruppo deve rispettare. Questo perché gli uomini di Matteoli giudicano troppo vaghi i chiarimenti forniti dallo staff di Moretti, a cominciare dalle relazioni presentate nel corso delle audizioni parlamentari subito dopo la strage di Viareggio. L'esplosione del carro cisterna (noleggiato dalla società austriaca Gatx Rail e immatricolato DB) ha acceso un faro sulle "procedure autorizzate". Si mormora anche che il gruppo ferroviario italiano potrebbe bloccare "per accertamenti" circa 100 carri simili. La normativa in materia prevede infatti che per autorizzare i carri come questi serva il solo nulla osta (rilasciato dal servizio interno delle Ferrovie) se questi sono costruiti e immatricolati in Francia e in Germania. Quelli non costruiti in Francia e

Germania vanno obbligatoriamente sottoposti alla valutazione di un'apposita Commissione del ministero dei Trasporti. Sembra però che il carro cisterna del treno 50325 che ha provocato il deragliamento non sia stato costruito in Germania o in Francia (Paesi esentati dal passaggio in Commissione), bensì in Polonia. «Per Trenitalia», assicura l'ufficio stampa di Piazza della Croce Rossa, «il carro era assolutamente in regola secondo la normativa attualmente in vigore». Resta il fatto che se il carro "made in Poland" non è stato preventivamente sottoposto ad ispezione della Commissione l'assicurazione pagata da Fs per questi trasporti potrebbe lievitare. L'aggravio dei costi potrebbe portare in rosso il bilancio delle Fs, facendo sfumare il sogno di Moretti di chiudere i conti 2009 in attivo.

