

Viaggio tra i mali delle ferrovie italiane di Claudio Gatti

MILANO – Un viaggio ad alta velocità tra i mali delle ferrovie italiane. Che altro non sono che lo specchio dei mali dell'Italia. Un viaggio da pendolari di seconda classe attraverso documenti riservati che offrono uno spaccato talvolta inquietante sulle «prove del disastro FS». E' il viaggio di Claudio Gatti, giornalista de il Sole 24 ore nonché collaboratore del New York Times, da oltre trent'anni residente in America.

CANONE OCCULTO - Nonostante viva da tanto tempo all'estero, Gatti non ha perso la capacità di indignarsi per quelle realtà che molti italiani invece si sono rassegnati a vivere quotidianamente. Nasce anche da queste premesse «Fuori orario – Da testimonianze e documenti riservati le prove del disastro Fs» (edizione Chiarelettere, euro 15), l'ultimo libro-inchiesta sulle ferrovie italiane. Un lavoro reso possibile grazie a racconti di prima mano, rapporti riservati, email di dirigenti ed ex dirigenti, consulenti, imprenditori e fornitori. Una ricerca minuziosa di documenti e testimonianze che in 240 pagine conferma alcuni stereotipi e apre squarci sconosciuti. Fino a fare i conti in tasca a chi paga il biglietto anche se non viaggia. «Negli ultimi cinque anni lo Stato ha finanziato le Fs a una media di circa 6 miliardi di euro all'anno. Il che vuol dire che, senza saperlo, 22 milioni di famiglie italiane stanno di fatto pagando una sorta di 'canone Fs' di ben 273 euro all'anno. Oltre il doppio di quello della Rai» scrive l'autore. E pensare che il piano industriale delle Fs «rivela che le ferrovie trasportano appena il 5% dei passeggeri e il 12% delle merci in circolazione in Italia».

MALAGESTIONE E CORRUZIONE - Il viaggio inizia dalla realtà delle eccellenze come l'Alta Velocità che tanto costa ed è costata in termini economici e ambientali (e di cui «si pagheranno le scelte sbagliate come la mancanza di nuovi treni con cui competere contro la Ntv, la nuova compagnia ferroviaria di Montezemolo e Della Valle che dal 2011 inizierà a far concorrenza alle Fs sulle uniche tratte redditizie italiane, ossia quelle dell'Alta Velocità») per passare alla triste realtà quotidianamente sotto gli occhi di centinaia di migliaia di pendolari, ovvero l'«inesorabile decadimento del trasporto regionale e lo stato irrimediabilmente disastroso dei servizi merci». I mali principali delle Ferrovie per Gatti sono tre: «La mala gestione di alcuni manager, il disinteresse (o peggio) dei politici che devono governarli e la corruzione diffusa».

PUNTUALITA' E PULIZIA - Gatti prosegue nel suo libro-viaggio fatto di testimonianze e cifre. Anche sulla puntualità dei treni si è messo a fare i conti: «Fino al 1999, quando i dati erano inseriti manualmente, era tutto taroccato. Adesso non è più così. Ma in assenza di controlli esterni, lo spazio per l'abuso permane. Nel 2008 ben 1.754 Eurostar sono arrivati in ritardo ma registrati come puntuali... perché dalla puntualità dipendono le carriere dei dirigenti, i bonus di fine anno e le penali alle regioni». Accanto al problema generale della pulizia nei treni (e in particolare «delle lenzuola sporche fatte passare per pulite da una lavanderia industriale di Pisa»), problema figlio di anni di malagestione clientelare, ricatti e boicottaggi da parte delle aziende addette alla pulizia in guerra tra loro a cui ora finalmente si è iniziato a porre un freno (anche se è vero che «nessuno tratta male i treni come gli italiani» ammette Gatti), l'altro male endemico delle ferrovie nazionali «è la manutenzione dei treni e dei carri merci». Un altro numero per far capire meglio: «Nel Mystery Client n.59 del 6 ottobre 2006 risulta che nell'agosto 2006 solo il 62 per cento degli Eurostar aveva "almeno il 90 per cento delle porte automatiche funzionanti" e solo il 36 per cento tutte le toilette agibili».

IL RISANAMENTO - Numeri che fanno riflettere. Come quelli sul risanamento. E' indubbio che la cura Moretti (attuale ad di Fs dal 2006: da quell'anno dalle Ferrovie sono uscite 7.500 persone e 200 manager) abbia dato e stia dando i suoi frutti. La Corte dei Conti nel luglio 2009 ha scritto che «la situazione di grave deficit strutturale del gruppo registrata alla fine dell'esercizio 2006... è stata pressoché totalmente risanata sotto il profilo gestionale». Anche se i magistrati contabili aggiungono poi che «il risanamento deve essere consolidato... per fornire servizi adeguati alla clientela». Perché oggi si sta correndo il rischio di un «progressivo declino dell'impresa ex monopolista nazionale, relegata nella gestione di servizi assistiti di bassa qualità». Lo dice lo stesso Mauro Moretti nel suo piano industriale.

IL RITOCOCCO DELLE TARIFFE - Uno dei problemi delle Fs è appunto quello di rischiare di avere costi alti per bassa qualità dei servizi e perdere così la fiducia dei clienti. E' vero – come dicono da Fs – che in Italia il costo dei biglietti è inferiore a molte altre nazioni europee ma è altrettanto vero che anche il servizio lo è. «Il governo ha concesso a Cimoli (ex ad di Fs dal 1996 al 2004, ndr) l'aumento delle tariffe solo una volta nel 2001. E poi mai più. A Elio Catania (ad Fs dal 2004 al 2006 neppure uno. Mentre a Moretti ne sono stati accordati subito due». E un terzo è presumibilmente in arrivo dopo il 13 dicembre prossimo quando sarà completata l'ultima tratta dell'AV.

Il Frecciarossa, fiore all'occhiello delle Fs. Ma i costi dell'Alta Velocità in Italia sono stati più alti che in altri Paesi (Ansa)

Il Frecciarossa, fiore all'occhiello delle Fs. Ma i costi dell'Alta Velocità in Italia sono stati più alti che in altri Paesi (Ansa)

I COSTI DELL'ALTA VELOCITA' - Un' attrazione fatale, quella per l'Alta Velocità – prosegue Gatti – che partita con certe intenzioni ha raggiunto conclusioni inimmaginabili. Intanto «i treni arrivarono troppo in anticipo rispetto alle disponibilità delle linee per le quali erano stati pensati». Con la conseguenza che oggi chi «va a grattare sotto i Frecciarossa trova "un materiale rotabile" progettato negli anni '80 e che ha iniziato a circolare circa 15 anni fa. E cioè il vecchio Etr500». Senza poi trascurare il fatto, non proprio secondario, che in Italia si è speso per l'AV molto di più che altrove. Tanti i motivi. L'ex ministro dei Trasporti, Pietro Lunardi, il 19 novembre 2008 durante una puntata di Exit, il programma di Ilaria D'Amico su La7, ne indicò uno non marginale: «In Francia e in Spagna hanno mangiato molto meno». Dalla «Indagine sugli interventi gestiti da Tav Spa» dell'Autorità di Vigilanza sui contratti pubblici è risultato che «la Roma-Napoli è passata dagli iniziali 2.095 milioni a 4.463, e la Bologna-Firenze dal costo di un miliardo a 4,2 miliardi». «Nel corso degli anni, sul malaffare Tav – scrive Gatti – hanno indagato 5 procure, due commissioni di verifica e la Commissione parlamentare antimafia... l'impennata di prezzi e tempi non è imputabile solo ai costruttori o agli appalti mal congegnati. Hanno inciso molto anche le modifiche del tracciato e le compensazioni chieste dagli enti locali delle aree attraversate dai binari. E in ultimo la trasformazione del progetto: da Av solo per passeggeri a Alta capacità anche per le merci» («ovvero un enorme e costosissimo bluff» afferma Gatti).

LA SENTENZA DI FIRENZE - Emblematica la sentenza pronunciata il 3 marzo 2009 dal giudice Alessandro Nencini del tribunale di Firenze sui danni ambientali creati dal Consorzio Alta velocità Emilia-Romagna (Cavet) che ha eseguito l'opera di sottoattraversamento dell'Appennino tra Bologna e Firenze che apre ai viaggiatori il 13 dicembre prossimo: 27 condanne con pene fino a 5 anni di reclusione e un risarcimento danni di oltre 150 milioni di euro (solo per il reato di smaltimento abusivo dei terreni di scavo; la perizia della difesa ha parlato di 900 milioni invece per i danni al sistema idrico del Mugello). «Il dato più straordinario emerso dal processo di Firenze – scrive Gatti – è che per una delle più costose e pubblicizzate opere della storia della Repubblica, non risulta che qualcuno abbia mai concesso il benessere

ambientale, formale e definitivo». Illuminanti le parole del pm per concludere la requisitoria: «Le cose sono state fatte male e i tempi sono infiniti. Quindi danni e opera non finita. A prezzi raddoppiati».

«APPALTI SENZA GARA» - Il lungo e minuzioso viaggio di Gatti non trascura di fermarsi sulla questione delle dismissioni dell'immenso patrimonio delle Ferrovie, come sulla storia della Sita di Vinella, fino a raccontare dei «troppi appalti senza gara», contesi tra politici influenti, funzionari degli acquisti e «i potentissimi tecnici di Firenze». Cercando di documentare la logica della «spartizione tra fornitori» e degli acquisti «in nome dell'urgenza», fino a raccontare l'«appalto senza gara per 300 carrozze» e riportare le dichiarazioni di alcuni imprenditori, come Giampiero Galigani: «Mi dissero che avevo vinto la gara. Ma poi una persona dell'Ufficio acquisti di Bologna mi ha sconsigliato. Ho capito che non era il caso di andare a dar noia a qualcun altro, che, forse, doveva fare quell'attività. Dissi: "Va bene, rinuncio"». Fino a raccontare del licenziamento in tronco di chi, «come il manager Vincenzo Armanna, aveva provato a contrastare questo fenomeno di quasi monopolio o comunque di oligopolio dei fornitori». Un panorama che Gatti riassume con poche parole: «Gare d'appalto che non si fanno, imprenditori che denunciano favoritismi, tecnici che manipolano le procedure, rappresentanti che mediano, funzionari onesti che vengono mandati via».

I CARRI SCOMPARI - Il viaggio dentro le Fs prosegue attraverso il mondo sconosciuto ai più dei «rappresentanti e uffici tecnici» e sui «modi con cui vincere una gara» fino a lavoro dell'Audit, il principale «strumento che hanno le Fs per smascherare piccoli e grandi abusi» e che «sotto la guida di Francesco Richard si è distinto per rigore e indipendenza» in varie occasioni. Tra le due più meritevoli di approfondimento - secondo Gatti - l'acquisto delle biglietterie self service e il caso dei carri scomparsi. Su quest'ultimo caso la relazione finale di Audit Fs - nata dal ritrovamento di due carri con il numero di matricola cancellato e la punzonatura abrasa a Sessa Aurunca, in provincia di Caserta - parla di «441 carri (che) risultavano in viaggio da mesi, talvolta anni o presenti in un impianto diverso rispetto alle risultanze Sir (il sistema informativo interno, ndr)». «Di altri 55 - prosegue Audit - non si aveva certezza della destinazione» e si pensava fossero stati «oggetto di demolizione con asportazione del materiale demolito senza pagare alcuna somma...». Alla fine, si legge, «risultarono 237 carri 'andati perduti'». Una notizia - secondo Gatti - che assume un'altra rilevanza anche alla luce della strage di Viareggio del 30 giugno 2009 quando l'incidente al carro della Gtx che trasportava il gas liquido responsabile dell'esplosione era da attribuire a un cedimento dell'asse «arrugginito». «Dietro ai carri scomparsi - scrive l'autore di "Fuori Orario" - si nasconde il business della cannibalizzazione dei materiali rotabili e del mercato nero della componentistica. Per cui un singolo carrello, anche solo apparentemente funzionante, può essere venduto e reimmesso nel circuito ferroviario italiano. Oppure può essere esportato e piazzato su un mercato estero».