

IVAN CICCONI

“VI SPIEGO IL DISASTRO DEI TRENI ITALIANI”

 di **Sandra Amurri**

Freddo. Pioggia. Neve. Visto che non è estate, le stagioni, almeno quelle, sono normali. A differenza delle Ferrovie, amministrate da un manager da un milione di euro l'anno: in tilt e in un silenzio imbarazzante e bipartisan. “Moretti fa solo comunicazione e propaganda” sentenzia l'ingegnere Ivan Cicconi, uno dei massimi esperti di infrastrutture. “Nel processo di liberalizzazione del servizio le funzioni sono state separate: la gestione dell'infrastruttura a Rfi: il servizio ferroviario a Trenitalia. Due società con due Cda, due amministratori ben retribuiti. Ma nessuno risponde di nulla”.

Ma Moretti, è presidente della holding del gruppo delle Fs, che controlla, per conto dello Stato, l'attività delle 59 società che sono state costituite, tra cui Rfi e Trenitalia al 100% di Fs.

Sì, e poi dice che negli altri paesi sono state cancellate più corse che in Italia. Omettendo che si tratta di cancellazioni programmate di cui gli utenti vengono informati per tempo. Il 70% delle cancellazioni effettuate in Italia sono state annunciate dopo l'orario di partenza del treno. Addirittura, posso testimoniarlo personalmente, accade che un treno venga annunciato in arrivo con ritardo. Uno oblitera il biglietto, poco dopo il treno viene soppresso e non si ha diritto al rimborso perché il biglietto è stato obliterato. Negli altri paesi quando i treni vengono cancellati esiste il rimborso cash. Qui nes-

sun rimborso e se va bene un buono del 50% ma solo per ritardi che superano i 30 minuti. La Corte dei Conti un anno fa ha messo per iscritto parole di fuoco contro il management di Fs, Rfi e Tav. Moretti è il maggior responsabile di questo disastro, ma resta al suo posto, anzi è stato promosso. Merito? Fare parte della casta dei ma-

nager lottizzati super pagati e non controllati dalla politica. Non a caso oltre a ricoprire quattro incarichi in Fs, ha anche il tempo per fare il sindaco, come il ministro **Matteoli**, anche lui sindaco e di Orbetello.

E che dire delle Freccie Rosse, d'Argento che allo stesso costo hanno viaggiato come treni normali?

E nessuno sa che due giorni dopo l'inaugurazione, la galleria dell'Alta velocità Bologna-Firenze, è stata chiusa per problemi di sicurezza e non aveva ancora nevicato. Lo Stato dal 1992 ad oggi ha speso per l'Alta velocità quasi 48 miliardi di euro. Un terzo è venuto dalle varie leggi finanziarie, un terzo da quello che hanno spacciato come finanziamento privato mentre era debito a carico dello Stato, 13 miliardi di euro; il restante dai trasferimenti

che ogni anno lo Stato dà a Fs per la sola gestione dei servizi universali che sono stati dirottati sull'Alta velocità in maniera illegittima. Si tratta di circa un miliardo di euro ogni anno da 15 anni a questa parte.

Dicevano che con l'Alta

ta velocità si sarebbero liberalizzate le linee storiche e il servizio potenziato.

Di fatto è successo che gli

Espressi e gli Intercity a lunga percorrenza sono diminuiti, sono aumentati i tempi di percorrenza e i prezzi dei biglietti: gli utenti sulla lunga percorrenza infatti sono costretti a prendere una delle due Freccie pagando il doppio. Gli utenti vengono truffati perché pagano sulla loro pelle le inefficienze e i disservizi e tutti i cittadini si ritrovano sulle spalle 4,5 miliardi di euro l'anno, l'equivalente dei trasferimenti dello Stato alle Ferrovie per gestire il servizio in cambio di un servizio pessimo per il 95% dei passeggeri che non prende l'Alta velocità. Su 600 milioni di biglietti staccati ogni anno, infatti, solo 26 milioni sono Freccia Rossa e d'Argento.

Ingegnere esperto di infrastrutture: “Moretti è il maggior responsabile della situazione”

