Tav, agenzie, impianti la grande partita con Fs

MASSIMO VANNI

LE PARTITE aperte con Ferrovie, Tav a parte, riguardano l'edificabilità delle aree ferroviarie e le agenzie che, secondo Marco Carraresi, Udc, non stanno decollando.

ALL'INTERNO del polo ferroviario dell'Osmannoro, l'impianto di manutenzione corrente del trasporto regionale è sottoutilizzato e gli addetti sono ancora solo 200. Sempre all'Osmannoro, l'officina manutenzione ciclica delle carrozze è passata dai mille degli anni Novanta ai 222 di oggi. Mentre il «Centro di dinamica sperimentale», nato come luogo d'eccellenza per la ricerca dovrà essere pronto fra breve ma, a fronte dei banchi prova allestiti dalla ditte costruttrici, «le Ferrovie sono assenti».

E ancora. A Firenze si parlava di 300 occupati nell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie, ma ad oggi gli addetti sono 70, di cui solo 50 in città. L'Ingegneria ferroviaria di viale Lavagnini con gli ultimi ordini di servizio sta subendo un «depauperamento di attività e funzioni spostate a Roma». E anche per la Direzione centrale operativa di Campo di Marte si parla di ridimensionamento e trasferimento a Bologna.

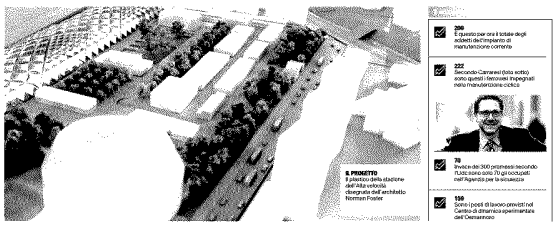
E' questo il dossier Ferrovie messo a punto dal consigliere regionale dell'Udc Marco Carraresi. Un dettagliato resoconto di progetti annunciati e «aspettative deluse» per la Firenze capitale ferroviaria. Non sono tanto i ritardi, quanto le previsioni al ribasso sotto il profilo funzionale e occupazione che sollevano perplessità. Carraresi ha presentato una lunga interrogazione al presidente della giunta regionale, chiedendo di conoscere le «valutazioni del governo toscano in merito alle scelte concretamente avviate da Ferrovie». Scelte, sostiene Carraresi, che comportano non soltanto la perdita di posti di lavoro «ma anche la dispersione di competenze e professionalità che negli anni si sono sviluppate nella nostra regione».

Dietro il dossier spunta anche un documento scritto dai dipendenti di viale Lavagnini, che dopo la vendita dovrà essere lasciato fra non molto. Secondo i dipendenti, le Ferrovie avrebbero soppresso già gli uffici Impianti industriali, «fino ad oggi soggetto tecnico per investimenti a livello nazionale di circa 250 milioni di

L'officina manutenzione è passata dai mille addetti degli anni '90 ai 222 di oggi

euro». E in più lo «spezzettamento del Centro di dinamica sperimentale e la conseguente soppressione di prove e sperimentazioni rotabili — si legge nel documento — provoca la disgregazione e la perdita di funzioni».

Mentre «molte attività strategiche vengono assegnate a dirigenti con sedi diverse da Firenze, dalla gestione delle commesse Etr spostata a Napoli alla gestione commesse mezzi trainati spostata Roma». Tutte decisioni che, secondo i dipendenti di viale Lavagnini, rivelano come da parte dell'ad di Ferrovie Mauro Moretti sia «in atto da tempo una politica di riduzione indiscriminata di posti di lavoro pregiati che facevano capo a viale Lavagnini».

Senza contare che nella «partita Ferrovie» rientra anche il protocollo d'intesa firmato da Comune, Provincia (quando era presidente Renzi) e Regione, che apre le porte alla edificabilità delle aree ferroviarie della città. Da quella di Porta al Prato a quella di Campo di Marte. Renzi ha di fatto messo in discussione la facoltà concessa un paio d'anni fa a Ferrovie: Moretti però lo sventolerà alla prima occasione. C'è da starne certi.

(m.v.)