

di Milena Gabanelli

a pagina 24

Dopo Pioltello Gli incarichi nelle società del trasporto locale dimostrano una vicinanza di treni e strade: spesso chi le amministra non ha esperienze manageriali

BINARI DA AMMODERNARE MA I SOLDI VANNO ALTROVE

di Milena Gabanelli

Passo buona parte della mia vita sui treni. La mia prima volta in Tribunale fu per una questione di treni. Il tema era proprio la sicurezza sui binari delle tratte locali: Ferrovie chiese danni per 26 milioni di euro. Perse la causa. Di chi sono le responsabilità nella tragedia di Pioltello lo accetteranno periti e magistrati. Ora, come allora, si muore nello stesso modo, e si continua a viaggiare stipati come acciughe su treni vecchi, sporchi e inefficienti, in balia di ritardi e cancellazioni.

Ogni giorno in Lombardia si muovono settecentomila lavoratori, ci sono 17 tratte ferroviarie e 25 comitati di pendolari che da anni chiedono le stesse cose: viaggiare in sicurezza e su convogli de-

centi. Pagano il biglietto, chiedono forse troppo?

Trenord e la capogruppo Ferrovie Nord sono società a controllo pubblico, nei cui consigli d'amministrazione siedono spesso politici senza competenze adeguate. Oggi a capo di Trenord c'è Cinzia Farisé, una manager d'esperienza, ma prima di lei c'era Giuseppe Blesuz: nel 2012 finì in carcere per bancarotta (per fatti legati a un'altra società). È ricordato soprattutto per le sue spese pazze con la carta di credito aziendale. Lo stesso viziato di Norberto Achille, che il 24 ottobre 2017 è stato condannato a 2 anni e 8 mesi di carcere per peculato e truffa aggravata, per aver addebitato a Ferrovie Nord — di cui fu presidente per ben 17 anni — le sue spese personali e quelle della sua famiglia. Oggi l'amministratore delegato di Ferrovie Nord è il leghista Andrea Gibelli, percepisce una retribuzione di 290.000 euro l'anno, e non vanta alcuna esperienza manageriale. Consigliere delegato della controllata che gestisce la rete è Antonio Verro, ex dirigente della Edilnord, ma soprattutto assessore comunale a Milano, e quattro volte parla-

mentare di Forza Italia.

Le aziende partecipate o controllate da enti pubblici rappresentano da sempre una «rendita» di quella politica che alimenta il proprio consenso attraverso consulenze, appalti, assunzioni. Oggi, attraverso fusioni e acquisizioni, si stanno creando importanti concentrazioni di potere. Nel dicembre scorso è stato celebrato il matrimonio tra Anas e Ferrovie dello Stato, dando vita a un gigante delle infrastrutture: l'attenzione è concentrata su grandi opere e sull'internazionalizzazione. Si esulta, giustamente, per la gara vinta in Grecia, e per l'accordo siglato Indian Railways per l'ammodernamento della rete, ma ci si ricorda della tratta Milano-Cremona solo quando deraglia un treno e tre persone perdono la vita.

Anche in Lombardia c'è vicinanza fra strade e ferrovie. Il vicepresidente di Ferrovie Nord, Gianantonio Arnoldi, è al contempo amministratore delegato delle Concessioni autostradali lombarde — nel cui consiglio siede anche Cinzia Farisé, l'ad di Trenord. Tra i soci di minoranza c'è Aurelia spa — società del Gruppo Ga-

vio. Carlo Alberto Belloni, per oltre vent'anni capo del collegio sindacale di Ferrovie Nord, dal 2007 è presidente della società di scopo incaricata di realizzare l'autostrada Broni-Mortara — e, in precedenza, è stato membro del cda della Bre.be.mi; un'autostrada voluta dalla politica, oggi semideserta e con i conti in rosso. Quanti milioni di euro buttati potevano essere investiti nell'ammodernamento della rete già esistente?

Anche Ferrovie Nord Milano, come Fs, mira alle acquisizioni e ad espandere il proprio mercato oltre i confini regionali: l'anno scorso ha infatti deliberato l'acquisizione del 50% dell'Azienda trasporti Verona per 21 milioni di euro tramite la controllata Fnm Autoservizi. L'offerta ha creato non poche polemiche, dato che la base d'asta era di 12 milioni di euro. La domanda del pendolare è: perché ingrandirsi quando fai fatica a dare un servizio decente agli utenti del tuo territorio?

In ultima analisi, ogni tragedia rappresenta uno strappo nella fiducia dei cittadini nei confronti di chi amministra la cosa pubblica. In loro nome, ma non nel loro interesse.