

Inchiesta - Il disastro delle ferrovie minori: tangenti e malagestione affossano le società pubbliche. Dalla Puglia fino alla Basilicata e la Lombardia un giro vorticoso di strane assunzioni, consulenze allegre, truffe e spese folli affossano le linee regionali. Perdendo milioni di euro all'anno e migliaia di pendolari

Piccolo non è bello con le ferrovie locali. Appalti, tangenti, distrazione di fondi pubblici e malagestione affossano le società che gestiscono i binari. Mentre vengono dismesse ogni anno stazioni e linee minori e le autolinee scanzano le carrozze nel trasporto pubblico locale, gli esempi in mano a Ministero e Regioni non invogliano ad investire milioni e puntare con decisione sul ferro per decongestionare le strade.

A cavallo tra Potenza e Bari le ferrovie Appulo Lucane sono finite al centro di uno scandalo di assunzioni e consulenze, sempre in Puglia quelle del Sud Est nonostante 311 milioni di debiti vengono tenute in vita dal Governo e in Lombardia l'ex capo delle Nord ha sperperato 430 mila euro in rimborsi, bollette di cellulari, pay tv e persino scommesse sportive.

Mentre c'è un'Italia che viaggia ad alta velocità arrivando a Milano da Roma in meno di tre ore, quello che resta di vecchie linee arranca tra scartamento ridotto, tempi di percorrenza del secolo scorso e littorine alimentate a diesel.

Marco Ponti, professore di Economia al Politecnico di Milano ed ex consulente per i trasporti della Banca Mondiale, non usa mezzi termini: «Queste società sono un incubo, una follia gestionale: nessuno dice che il problema principale che ci sono troppi pochi viaggiatori. La domanda è debole perché le ferrovie hanno bisogno di tantissima gente, ma invece di viaggiare con 80 treni al giorno si accontentano di 20 per tenerle in vita. Ma è antieconomico. C'è poi il paradosso lombardo dove i passeggeri ci sono ma la società Trenord, controllata dalla Regione Lombardia e da Trenitalia, approfitta del monopolio e ottiene pure il prolungamento della concessione. Il contrario esatto del libero mercato».

LE FERROVIE LUCANE LOTTIZZATE

Le ferrovie Appulo Lucane (Fal) a cavallo tra la Basilicata e la Puglia gestiscono 183 chilometri di linee, hanno 562 dipendenti e servono sedici comuni lungo le tratte che partono da Bari e arrivano a Potenza e Matera, quest'ultima capitale europea della Cultura per il 2019, con una stazione di Trenitalia che aspetta da anni di essere aperta.

Le tratte locali sono un'eredità delle Ferrovie Calabro-Lucane che nei primi del Novecento trasportavano merci e persone snodandosi sul territorio della Campania, Basilicata, Puglia e Calabria. Oggi è di proprietà del Ministero delle Infrastrutture con treni ancora a diesel e binari a scartamento ridotto.

La società attuale – Fal srl - secondo i parlamentari del Movimento Cinque stelle, si è trasformata in un "poltronificio" e un pasticcio di consulenze.

«È un piccolo feudo locale con rapporti di amicizia tra vertici dell'azienda con il mondo politico, in particolare con l'ex ministro Raffaele Fitto e con altri parlamentari lucani e pugliesi, soprattutto di area di centrodestra» attacca la deputata grillina Mirella Liuzzi che aggiunge: «La Puglia e la Basilicata ci mettono circa 100 milioni di euro all'anno ma invece di modernizzare una linea ferma al secolo scorso hanno cucito

su misura contratti a tempo indeterminato per ex dipendenti del partito o assistenti di alcuni parlamentari di Forza Italia».

Tutto nel campo dei berlusconiani, a partire dal presidente delle Fal Matteo Colamussi che al momento della nomina (nel 2008) era presidente del consiglio comunale di Rutigliano (Bari) e vicesegretario provinciale degli azzurri. Per la nomina del nuovo cda il sottosegretario ai Trasporti del governo Berlusconi, il lucano Guido Viceconte, inserisce tra i cinque componenti anche il cugino Felice.

C'è poi l'incarico fiduciario per la ristrutturazione della sede barese affidato alla moglie del deputato azzurro Nuccio Altieri. Scelta che il patron Colamussi ha difeso: «Questo tipo di incarichi si chiamano fiduciari non a caso. Bisogna scegliere gente di cui ci si fida. E io ho grande stima professionale della moglie del mio amico Nuccio Altieri. Ma questo non significa che io abbia fatto qualcosa che non dovevo e che fosse contro la legge».

Tutto il dossier Fal è finito in Procura per verificare anche un'altra storia, quella delle assunzioni di parenti stretti di sindacalisti, scoperta e raccontata per prima dal Quotidiano Italiano di Bari .

AL CENTRO DELLE INCHIESTE

Sempre in Puglia, sono le ferrovie del Sud Est a fagocitare milioni di euro di fondi pubblici. Tra un tourbillon di truffe per acquistare vecchie carrozze e consulenze allegre. Con un bilancio 2014 in rosso per 311 milioni e la metà dei costi di produzione -146 milioni- sborsata per pagare lo stipendio a 1300 dipendenti. Tra questi anche dirigenti che incassano fino a 220mila euro all'anno.

I guai maggiori, però, vengono a galla con l'inchiesta di Firenze che svela il sistema di potere di Ercole Incalza, il potente burocrate arrestato un anno fa con l'accusa di corruzione, induzione indebita, turbativa d'asta e altri delitti contro la pubblica amministrazione.

VEDI ANCHE:

ESPRESSOMUNAFO-2015032009353779-jpg

Grandi Opere, i nomi del sistema Ercole Incalza

Lo scandalo costato il posto al ministro Lupi coinvolge molti potenti: l'ex sottosegretario di D'Alema, l'ingegnere del metrò milanese. E tanti figli di boiardi, da Trane a Monorchio. Ecco chi viene citato negli atti dell'inchiesta

Dalla Toscana una pista arriva fino in Puglia dove l'ipotesi che le consulenze delle Ferrovie del Sud Est si trasformassero, almeno in parte, in tangenti destinate proprio al potente factotum del Ministero delle Infrastrutture e al suo collaboratore Sandro Pacella.

Agli arresti sono finiti Salvatore Adorisio e Angelantonio Pica, presidente e amministratore delegato della Green Field System, uno studio di progettazione specializzato in trasporti che tra il 2006 e il 2014 ha ottenuto consulenze dall'azienda pugliese per 2,4 milioni. Sarebbe questo «il canale» secondo i magistrati fiorentini, «tramite il quale grosse somme di denaro sono transitate dalle Ferrovie del Sud Est» verso Incalza e Pacella, che avrebbero intascato circa 700mila euro.

Non è però l'unico scandalo che prende di mira il malaffare made in Puglia. Il 1 dicembre scorso la Procura di Bari ha chiesto il rinvio a giudizio per sette persone e per la società Ferrovie Sud Est nell'ambito dell'inchiesta sulle presunte truffe. Tra gli altri, rischia il processo anche l'ex amministratore

unico Luigi Fiorillo.

Al centro delle indagini l'acquisto di 27 vagoni nuovi dalla società polacca Pesa, pagandoli 93 milioni di euro grazie ad un finanziamento regionale. Secondo la Procura sarebbero stati inclusi nel costo 12 milioni di euro di provvigioni sulle vendite pagati da Pesa alla società Varsa.

Ma il "capolavoro" di spreco riguarda la seconda vicenda: nel 2006 l'azienda ha comprato in Germania 25 carrozze usate a 37.500 euro l'una per poi rivenderle a 280mila euro ciascuna alla Varsa. Che le ha ristrutturare e spedite sulle linee pugliesi per 900mila euro l'una.

Dopo queste spese milionari arriva un'amara constatazione finale: le caratteristiche tecniche di molte carrozze non sono adeguate alle linee delle Sud Est, così dal 2009 i mezzi sono rimasti fermi.

Nonostante questa serie di affari sporchi svelati dalla Magistratura c'è stato un'ultima chance di riportarla a galla. Lo scorso gennaio il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha nominato una squadra di commissari per scrivere un piano industriale per il risanamento e la riduzione dei costi di funzionamento. Perché con la legge di stabilità di fine anno sono arrivati 70 milioni di euro per «garantire la continuità aziendale e ripristinare l'equilibrio economico e finanziario».

LA BELLA VITA DEL RAMPOLLO DELLE NORD

Non è solo una questione meridionale. Carte di credito, alberghi, l'uso di auto con carburanti e telepass, arredi ed elettronica, bollette di telefoni cellulari, pay tv e persino scommesse sportive: è l'elenco delle spese allegre che sono costate la poltrona di presidente della società Ferrovie Nord Milano a Norberto Achille.

Un utilizzo a fini personali (soprattutto da parte dei due figli) di benefit aziendali legati alla sua carica al vertice della società per azioni che fattura 300 milioni l'anno con 4.000 dipendenti e che in Lombardia fa viaggiare ogni giorno 700 mila persone.

VEDI ANCHE:

Marco Achille, in una fotografia pubblicata da lui su Instagram il 19 maggio nel pomeriggio
Che fortuna essere il figlio del capo delle Nord
La vita nel lusso la paga il papi coi rimborsi

Il presidente delle ferrovie lombarde Norberto Achille, secondo la procura di Milano, non riusciva a dire no alle richieste dei familiari. Coprendo multe e spese con i soldi dell'azienda. Alla faccia dei pendolari. Mentre il rampollo passava dalle feste agli affari immobiliari. E a un ruolo pubblico

Achille, presidente e legale rappresentante della holding partecipata da Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato, è stato prima interdetto per 6 mesi dall'incarico e poi è arrivata la richiesta di rinvio a giudizio per la distrazione di circa 430mila euro di fondi pubblici.

Una storia di sperperi e lussi con al centro il figlio di Achille, il 35enne Marco. Una vita segnata dall'amore per gli orologi di lusso, le gite in motoscafo e i pranzi gourmet, e che non disdegna gli affari: segue infatti numerose società, fra cui - come raccontato da l'Espresso - una Ltd registrata a Londra in cui è coinvolto anche il padre.

Per il rampollo del manager pubblico che passava dalle feste al business immobiliare nel curriculum c'è

anche un incarico pubblico: siede nel collegio dei revisori della Fondazione Milano, l'ente che coordina l'attività culturale ed educativa delle scuole civiche di musica, cinema e teatro.

