

Trenitalia è disponibile a prendersi le Sud-Est

Lunedì vertice a Roma. Emiliano scettico



FRECCIAROSSA Salentini beffati

SCAGLIARINI CON ALTRI SERVIZI A PAGINA 10 >>

IL CASO

LA FERROVIA SULL'ORLO DEL CRAC

L'INGRESSO NEL GRUPPO FS

Giovedì il commissario Viero ha ottenuto l'ok di massima dai vertici della società statale. Ora colloqui tecnici. La Regione è scettica

Acquisire le Sud-Est Trenitalia è disponibile

Lunedì incontro al ministero. I dubbi di Emiliano: basta carrozzoni

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** Il colloquio esplorativo è andato bene. E dunque da lunedì si fa sul serio. Il ministero delle Infrastrutture ha convocato i vertici del gruppo Fs per approfondire la possibilità di acquisizione delle Ferrovie Sud-Est. Il numero uno di Rfi, Renato Mazzoncini, e il capo di Trenitalia, Barbara Morgante, giovedì hanno incontrato il commissario Andrea Viero confermando l'interessamento per la società barese, nonostante la crisi ed i 360 milioni di debiti ormai accertati. Ma bisogna studiare un piano che dia certezze, soprattutto sui tempi.

La rete Sud-Est, 474 km, penetra nel profondo Salento ed è fisicamente connessa alla linea nazionale. Ma il vero business è il trasporto su gomma, che rappresenta i due terzi delle percorrenze totali e che fino a fine 2018 garantirà corrispettivi chilometrici molto più alti ri-

petto alle medie di settore. Nel 2009 Trenitalia aveva tentato uno sbarco sui binari privati pugliesi con il consorzio Acquario, esperimento (fallito) per portare criteri di mercato nel trasporto pubblico locale. Per la gomma, invece, dopo la scissione di Sita il gruppo Fs si è ritirato al Centro-Nord creando Busitalia e lasciando il Mezzogiorno alla «vecchia» Sita che fa capo alla famiglia Vinella. Insomma, strategicamente la Puglia ha un certo interesse per il colosso statale del trasporto, anche se bisogna guardare ai numeri.

L'integrazione di Sud-Est in Trenitalia, vista con grande favore dall'assessore regionale ai Trasporti, Gianni Giannini, consentirebbe di risolvere in un colpo i problemi di gestione tecnica del servizio. Ma anche, se i tempi saranno brevi, bisogna chiarire gli aspetti economico-finanziari. Altrimenti si rischia di traslare semplicemente il problema dal ministe-

ro delle Infrastrutture al Mef, che controlla il gruppo Fs e che, dopo il decreto Madia, dovrà accentrare tutte le partecipazioni pubbliche. Andrà individuata infatti l'ulteriore provvista finanziaria (rispetto ai 70 milioni già disponibili) per rimettere in equilibrio i conti della Sud-Est, soprattutto se - come pare - Trenitalia si orienterà sull'acquisizione della società e non del ramo di impresa.

Se finirà davvero così, la partita si allontanerà dalla Puglia. Ai sindacati questa soluzione non piace, anche se strategicamente sembra la strada più veloce per risolvere la crisi in cui è precipitata la più importante ferrovia concessa d'Italia. E, soprattutto, l'ingresso nel perimetro del gruppo Fs dovrebbe da solo garantire la conservazione dei livelli occupazionali e anche la soluzione delle numerose vertenze aperte.

In tutto questo i vertici della Regione continuano a rimanere alla finestra, non senza un

pizzico di scetticismo. Il governatore Emiliano, che delle Sud-Est ha più volte parlato con il ministro Graziano Delrio, aveva infatti idee diverse. Il presidente della Regione è infatti schierato per una gestione totalmente aziendalistica, lontana cioè dal calderone delle società pubbliche: ricorrere a Trenitalia potrebbe essere l'espedito per mettere una sordina allo scandalo. In più, è l'opinione espressa da Emiliano, le questioni locali non possono essere gestite da Roma, come dimostra - appunto - quanto accaduto in questi anni nelle Sud-Est. E dunque, l'alternativa potrebbe essere affidare l'azienda alla Regione per avviare il risanamento, ma con la garanzia che lo Stato metta a disposizione le risorse necessarie.

L'ultima parola, come prescrive la legge di Stabilità, spetta al ministro Delrio. Ma l'opzione Trenitalia non può rimanere isolata. Il commissario

Viero dovrà infatti tenere pronto un paracadute nell'eventualità che l'acquisizione non vada a buon fine. E quel «piano B» potrebbe essere proprio il trasferimento alla Regione. E dunque, mentre proseguono i colloqui bisognerà continuare a

lavorare sulla riorganizzazione e sul piano di salvataggio, perché entro il 30 giugno dovrà essere approvato il bilancio 2015 ed in quella sede il commissario dovrà fornire al ministero un quadro preciso della situazione. Il fallimento, per

quanto astrattamente possibile, costituirebbe un disastro di proporzioni enormi non solo e non tanto per i 1.300 dipendenti, ma soprattutto per i 1.600 fornitori e gli oltre 10 milioni di passeggeri.

Nel frattempo va registrata anche la situazione delle Fer-

rovie Appulo Lucane. I sindacati (Cgil, Cisl, Uil, Cisl e Orsa) hanno proclamato uno sciopero generale per mercoledì 31, dalle 16,45 alle 20,45. Il motivo del contendere è l'entrata in vigore del nuovo regolamento che prevede l'utilizzo di un badge marcatempo, scelta contestata dai lavoratori.



474 KM DI LINEE Ma il vero business delle Sud-Est sono gli autobus



360

MILIONI DI DEBITI

Il commissario delle Ferrovie Sud-Est, Andrea Viero, sta ricostruendo una situazione molto compromessa: ci sono anche debiti nei confronti della Regione per i soldi erogati ai progettisti in violazione delle norme europee