

# Al posto del treno i bus sostitutivi Con i viaggi lumaca si va a 35 all'ora

In ansia 3 milioni di pendolari: il ministero si riprende le tratte regionali e per sanare i debiti sopprime le carrozze

di **PAOLO GIOVANNELLI**

■ Il ministero dei Trasporti sta per riprendersi le ferrovie regionali, almeno quelle con le tratte più appetibili. La parola d'ordine è accentrare, ma l'altra è tagliare i rami secchi. Non c'è più il treno? C'è l'autobus sostitutivo. Una soluzione temuta dai 3 milioni di pendolari dei regionali. L'ad delle Ferrovie statali italiane (Fsi), Renato Mazzoncini, è stato anche ad di Busitalia-Sita Nord. A parte l'alta velocità, è la gomma che scorre nelle sue vene.

Le ferrovie locali, gran parte delle quali assegnate alle Regioni col decreto 422/97, sono la cartina di tornasole di politiche fallimentari, specie al Centro e al Sud Italia. Carrozze abusate da logiche clientelari, serbatoio di voti da alimentare: esposte al rischio di fallimento, testimoniato dai loro debiti stellari.

Le Ferrovie del Sud Est in Puglia (Fse), al 100 per cento del ministero dei Trasporti, sono commissariate. Hanno 311 milioni di euro di debito e 1300 dipendenti. Il commissario, Andrea Viero, ha ricevuto 70 milioni dal ministro Graziano Delrio «per le prime cure», comprensive dell'acquisto di nuovi autobus. Delrio, lo scorso 4 agosto, ha emanato un decreto per trasferire il patri-

monio delle Fse alle Fsi, «previo rilascio, da parte delle Fsi, di una dichiarazione di provvedere alla rimozione dello squilibrio patrimoniale delle Fse», come è scritto sul sito delle Fse. I cittadini pagheranno, ancora.

## 23 ANNI DI MALAGESTIONE

Per circa 23 anni, le Fse sono state vessate dall'amministratore unico Luigi Fiorillo che, fra il 2004 e il 2005, ha ricevuto compensi per 13,7 milioni di euro e al quale, nel 2015, il ministero dei Trasporti aveva riconfermato fiducia, nonostante fosse già indagato. Fiorillo, già sotto processo per l'affaire dei treni d'oro, è ora sotto accusa per falso e peculato. Però 23 anni di mala gestione sono tanti. La logica spinge il capogruppo M5 Stelle della commissione parlamentare Trasporti, Diego De Lorenzis, a chiedere: «Al ministero dei Trasporti chi controllava l'operato di Fiorillo? Perché la Regione Puglia non ha mai sollevato eccezioni su ritardi abissali, treni antiquati, deragliamenti, assenza dei controlli sui biglietti, sporcizia nelle carrozze? Nell'era Fiorillo nessuno ha mai ascoltato i pendolari ritardatari; né visto i turisti in attesa di treni che mai sarebbero passati. Il presidente dell'Ente Autonomo Volturno (Eav), Umberto De Gregorio, ha 3.100 dipen-

denti. Dopo un deragliamenti del 13 ottobre scorso sulla ferrovia Cumana, ha scritto sulla pagina Facebook aziendale: «L'Eav è completamente da risanare e ripensare. L'obiettivo primario è evitare il fallimento, sbloccando le risorse stanziare dal governo nazionale dal 2013 e mai arrivate a destinazione. Si tratta quindi di pagare i debiti pregressi di 700 milioni e avviare, contestualmente, un poderoso intervento di investimenti, con la Regione Campania. Occorrono treni nuovi e manutenzione straordinaria per i binari e l'infrastruttura». De Gregorio vorrebbe recuperare 20 anni di ritardi. C'è una gara da 8 milioni di euro per gli interventi più urgenti sui binari obsoleti ma, per la Cumana e la Circumvesuviana, servirebbero decine di milioni di euro. Il socio unico dell'Eav (che, nel 2012, incorporò Circumvesuviana, Sepsa e Metro Campania Nord-Est) è la Regione Campania. Treni fatiscenti, passeggeri adirati, 700 milioni di debito. È ipotizzabile un intervento di salvataggio da parte del ministero dei Trasporti, con il passaggio alle Fsi e dei debiti ai cittadini?

In Umbria il futuro della ex-Ferrovia centrale umbra (ex-Fcu) appare incerto, nonostante l'ad delle Fsi, Mazzoncini, parli già di «modello umbro intermodale». Il suo debi-

to è contenuto in quello della ex Umbria Mobilità, oggi *bad company* pubblica sotto indagine della Procura di Perugia. Fra il 2013 e il 2014, la Regione trasferì a Busitalia-Sita Nord di Mazzoncini l'esercizio degli autobus urbani ed extraurbani, la ex Fcu e i traghetti del Lago Trasimeno. «Alla Regione è quindi rimasta la *bad company* di Umbria Mobilità, con quasi 119 milioni di debito, pur a fronte di 40 milioni di patrimonio netto», afferma la consigliera regionale d'opposizione, Maria Grazia Carbonari, «ma grave preoccupazione destano soprattutto i 206 milioni di fidejussioni che, se non verranno incassati a causa della dubbia solvibilità di diversi attori, rischiano di trasformarsi in ulteriori debiti».

## INFILTRAZIONI MAFIOSE

«Non è un fatto per nulla rassicurante», continua Carbonari, «che il bilancio 2015 non sia stato ancora reso noto». Dal 2017 Rete ferroviaria italiana (Rfi) acquisirà in gestione l'infrastruttura (ossia le rotaie e le stazioni) dalla Regione Umbria, ma l'ex-Fcu è malandata. Il deputato Filippo Gallinella parla di «sfacelo prodotto dagli amministratori regionali: treni Minuetto-«Pinturicchio» usati come pezzi di ricambio, tratte non elettrificate, motrici a gasolio, scarsa

manutenzione della linea». Dove, passando dal treno agli autobus e ancora al treno, in qualche tratto si marcia a 35 chilometri all'ora. Alla deputata di Civici e Innovatori, Adriana Galgano, il ministro Delrio, in un *question time* del 5 ottobre scorso, ha risposto

che per completare la prima tranche dei lavori sulla tratta Città di Castello-Umbertide (51 milioni di spesa per circa 50 chilometri) ci vorranno almeno 4 anni. «Troppi», ha tuonato Galgano, magari pensando agli oltre 15 anni di lavori (non ancora conclusi) sul

raddoppio di appena 10 chilometri della Campello-Spoleto, con tanto di aziende bloccate per infiltrazioni mafiose. I pendolari temono che la ex-Fcu diventi un ramo secco e il treno regionale venga sostituito dagli autobus. Il coordinatore dei Comitati pendolari

umbri, Gianluigi Giusti, rappresenta 25.600 utenti giornalieri dei treni umbri Trenitalia e 4.500 pendolari della ex-Fcu: «Quando, nel 2017, l'infrastruttura della ex-Fcu passerà alla Rfi, l'atto di regolamento della concessione dovrà prevedere la non soppressione della ferrovia».