

# Trenitalia non può utilizzare la Taranto-Lecce di Sud-Est

● Trenitalia non potrà gestire la linea Taranto-Lecce via Martina Franca di Ferrovie Sud-Est: l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria non ha infatti autorizzato l'estensione del certificato di sicurezza, ritenendola «troppo complicata». Sfuma così il progetto per riqualificare i macchinisti di Sud-Est dopo i due incidenti registrati lo scorso anno in Salento.

SCAGLIARINI A PAGINA 6 >>



IL «NO» DI ANSF I convogli che Trenitalia avrebbe dato a Sud-Est

TRASPORTI L'AGENZIA PER LA SICUREZZA NON CONCEDE A TRENITALIA IL NULLA OSTA PER FAR CIRCOLARE I PROPRI CONVOGLI SULLE LINEE FSE: «TROPPO COMPLICATO»

# Le Sud-Est «bocciate» da Ansf

Niente treni Fs sulla Taranto-Lecce, stop al programma di formazione del personale

● **BARI.** Ci sono problemi tecnici insormontabili che non hanno consentito all'Ansf di rilasciare l'estensione del certificato di sicurezza di Trenitalia alla tratta Taranto-Lecce via Martina Franca. E dunque, sembrerebbe definitivamente accantonato il progetto di Sud-Est, che sulla principale linea salentina avrebbe voluto «esternalizzare» il servizio (mezzi e personale) per consentire ai propri macchinisti di partecipare a nuovi corsi di formazione.

È uno stop pesante soprattutto per i presupposti. Negli scorsi mesi, dopo aver illustrato il progetto ai sindacati nazionali annunciandone l'avvio da ottobre, Fse ha progressivamente rinviato l'arrivo di Trenitalia. Ora, per quanto risulta alla «Gazzetta», non se ne farà più nulla: l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, al termine dell'analisi delle caratteristiche della linea Sud-Est, ha ritenuto carenti una serie di procedure vista la abissale differenza con quelle in uso da Trenitalia. Un esempio banale: la linea Rfi è dotata della rete Gsm-R, i cellulari privati del gruppo Fs, che su Sud-Est non funzionano perché manca copertura. Un esempio meno banale: la gestione dei passaggi a livello, degli incroci e delle manovre.

Il progetto prevedeva l'effettuazione di circa 32 treni, dal lunedì al sabato, utilizzando le Aln 668 che avrebbero preso il posto delle vecchie automotrici Breda di Sud-Est. E sarebbe stato necessario, peraltro, utilizzare circa 40 unità di personale tra capitreni e macchinisti: siccome il gruppo Fs non ha trovati molti disposti a sacrificarsi, in queste settimane ha anche effettuato qualche

## ASPETTANDO IL 23

In Tribunale si voterà sulla proposta di concordato preventivo

assunzione supplementare.

Tutto questo sarebbe servito a migliorare gli standard di servizio in Salento, dove l'incidente di Galugnano (i due convogli che si sono «baciati» all'ingresso della stazione a causa dell'errore di un capotreno che ha allentato i freni) e la collisione sfiorata di Ceglie Messapica (11 settembre) hanno mostrato gravissimi problemi nel rispetto delle procedure. L'idea dell'azienda (da cui ieri non è stato possibile ottenere alcun commento) era dunque di aggiornare il personale di bordo, organizzando un ciclo di

corsi di formazione per aumentare gli standard: e per far questo, appunto, avrebbe temporaneamente affidato il servizio a Trenitalia.

Sullo sfondo resta adesso l'appuntamento del 23, quando in Tribunale si aprirà la votazione sulla proposta di concordato preventivo. In ballo c'è, come noto, il salvataggio di Ferrovie Sud-Est, su cui voteranno i creditori chirografari (cioè non assistiti da garanzie) che avanzano circa 130 milioni: la seconda versione del piano prevede di rimborsarne il 52%. Ma i due principali creditori, Bnl e Filben, hanno già annunciato la propria contrarietà. Bnl (la «Gazzetta» lo ha raccontato il 28 dicembre) ha prodotto ai commissari giudiziali un parere con cui contesta la stessa costruzione del piano, ritenendo che sia stato impostato con valori attivi troppo bassi e dunque con l'obiettivo di favorire troppo il gruppo Fs. Filben, l'azienda che ha gestito fino a ottobre 2015 la manutenzione dei treni Atr (e il cui titolare è a giudizio per lo scandalo dei cosiddetti treni d'oro), ha invece contestato l'ammontare del proprio credito: reclama ulteriori 5,1 milioni, ed ha chiesto 21,2 milioni di danni per l'interruzione dell'appalto.

[m.s.]