

Fermati i 25 treni Atr altra tegola sulle Sud-Est

L'Ustif: ci sono problemi di sicurezza



SCAGLIARINI A PAGINA 6 >> **ATR** Uno dei treni polacchi



Andrea Viero

25

**I TRENI ATR-220
DELLE SUD-EST**

I convogli polacchi sono oggetto di un'inchiesta della Procura di Bari per truffa allo Stato. Al momento ne circolavano solo 20. Da luglio la manutenzione viene effettuata internamente dopo che il commissario ha licenziato il vecchio appaltatore

IL CASO

L'AZIENDA SULL'ORLO DEL CRAC

CANCELLATO IL 30% DELLE CORSE

Verranno sostituite da autobus. «Ma da lunedì si blocca tutto». Stamattina incontro a Bari per cercare una soluzione

Sud-Est, un altro guaio Fermati i 25 treni Atr

L'Ustif blocca i convogli polacchi: «Problemi di sicurezza»

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** I controlli effettuati a fine agosto hanno evidenziato potenziali rischi per la sicurezza, per via dei carrelli (che erano già stati oggetto di un «safety alert» da parte del produttore) e dell'usura delle ruote. E ieri l'Ustif, l'organo tecnico del ministero delle Infrastrutture da cui dipende la sicurezza delle reti in concessione, ha disposto lo stop alla circolazione dei 25 treni Atr-220 della Pesa in uso dalle Ferrovie Sud-Est. Uno stop a tempo indeterminato, che durerà fino a quando il problema non verrà risolto.

La decisione è stata comunicata ieri pomeriggio con una Pec indirizzata al commissario dell'azienda, Andrea Viero, e alla Regione Puglia. E crea un problema enorme, proprio alla vigilia del cda in cui il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane dovrebbe deliberare l'acquisizione delle Sud-Est. Da stamattina il servizio verrà effettuato con tutti i vecchi convogli disponibili ma è stato cancellato il 30% delle corse, sostituito con au-

tobus. Da lunedì - con la riapertura delle scuole - l'azienda rischia di non essere in grado di garantire la normale operatività: «Rischiando - dicono dall'azienda - di mettere in ginocchio il trasporto pubblico pugliese».

Si può ipotizzare che tutto nasca dalla «denuncia» affidata alla stampa il 7 luglio dall'ex appaltatore della manutenzione, la Filben, secondo cui i convogli Atr non sarebbero sicuri per carenza di attività manutentiva. Sud-Est aveva controdedotto con una relazione resa pubblica a fine luglio, in cui evidenziava tra l'altro che dopo il «safety alert» della Pesa sui carrelli dei convogli, l'azienda polacca ha avviato le verifiche anche sui treni in servizio in Puglia. Filben aveva invece comunicato a Sud-Est la scoperta di una «cricca» su un carrello il 22 giugno, lo stesso giorno in cui il commissario Viero ha disposto l'interruzione del contratto di manutenzione per gravi irregolarità (una su tutte: il personale Filben non possedeva le certificazioni necessarie a svolgere i lavori sugli Atr). Il treno su cui è stata rilevata la crepa, dice poi Sud-Est, dal luglio 2014 è fermo nel capannone della Filben dove viene tutt'ora «trattenuto».

L'altra criticità riguarda l'usura delle ruote, che sarebbe maggiore rispetto alle aspettative e avrebbe

così causato il superamento delle tolleranze indicate dal produttore. Sul punto Sud-Est dice di aver già acquistato e ricevuto 80 ruote di ricambio, e fa notare di aver comunicato già ad aprile al ministero che anche la maggior tolleranza applicata è nei limiti di legge e «comunque tale da garantire adeguati livelli di sicurezza alla circolazione ferroviaria».

Il commissario Andrea Viero e il suo vice Andrea Mautone, dirigente ministeriale, sono al lavoro per trovare una soluzione: stamattina a Bari è previsto un incontro con i vertici dell'Ustif. «Durante l'estate abbiamo sistemato 20 convogli Atr - dicono dalla Sud-Est -, le ruote stanno tutte per essere sostituite ma è necessario almeno un mese e mezzo per terminare. Speriamo che già domani (oggi, ndr) il provvedimento possa rientrare».

La vicenda fa anche emergere la farraginosità del sistema dei controlli di sicurezza già rilevata in occasione dell'incidente del 12 luglio sulla linea tra Corato e Andria. Treni Atr-220 vengono utilizzati anche da Fs (che li chiama Swing), da Trenord (Lombardia) e da Tper (Emilia-Romagna), le cui reti ricadono sotto la giurisdizione dell'Ansf (l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria). Quando a febbraio Pesa ha emesso il «safety alert», An-

sf non ha ritenuto di dover fermare gli Atr, ma ha giudicato sufficiente l'invio dei carrelli incriminati al fabbricante per il rifacimento dei giunti saldati. La stessa iniziativa è stata peraltro presa dalle Sud-Est: i tecnici Pesa sono stati a Bari a luglio per cominciare le verifiche di conformità, e alcuni carrelli erano già stati smontati per essere mandati in Polonia. Ma la rete Sud-Est è sottoposta alla vigilanza dell'Ustif, cioè

dello stesso ministero proprietario dell'azienda, che forse proprio sulla scorta di quanto accaduto a luglio (con un intervento dei magistrati tranesi sull'ufficio di Bari) ha optato per la massima cautela.

Le Sud-Est hanno in flotta 25 convogli Atr-220, dei quali 20 fino a ieri utilizzati in linea. Sono i treni acquistati in Polonia per i quali la Procura di Bari ha ipotizzato una truffa ai danni dello Stato chiedendo

un sequestro da 12 milioni (a carico dell'ex amministratore unico, Luigi Fiorillo, e di altre 5 persone tra cui proprio il proprietario della Filben) che è però stato annullato dal Tribunale del Riesame secondo cui non ci sarebbero irregolarità nell'utilizzo dei fondi europei (quasi 100 milioni di euro). Ora lo stop agli Atr è un altro colpo ad un'azienda alle prese con una battaglia per salvarsi dal fallimento.

