

## TRASPORTI

IL SALVATAGGIO DELLA FERROVIA

## UNA FIRMA SUL PRE-ACCORDO

L'azienda barese dovrà siglare un patto di riservatezza. La prossima settimana primo sopralluogo a Bari sulle linee

Sud-Est, si fa sul serio  
via alla trattativa con Fs

Oggi Viero a Roma. Palese: «È la strada giusta, serve piano industriale»

● **BARI.** Un accordo di riservatezza, per cominciare a ragionare sui termini dell'acquisizione. La trattativa con il gruppo Fs entra nel vivo, a conferma del fatto che il ministero delle Infrastrutture la considera la soluzione ottimale per le Ferrovie Sud-Est. La firma, che dovrebbe arrivare in questi giorni, è il primo atto formale dopo un confronto di massima. E oggi il commissario straordinario, Andrea Viero, sarà a Roma per incontrare i vertici di Rfi, la società del gruppo che gestisce i binari: la prossima settimana è previsto un sopralluogo a Bari per esaminare lo stato dell'infrastruttura.

La strada verso la privatizzazione, e la procedura a evidenza pubblica chiesta a gran voce dalla cordata Arriva-Ferrovie-Cotrap, si allontana dunque sempre più. Il motivo è quello ormai chiaro: il ministro Graziano Delrio preferisce la soluzione più rapida, quella che fornisce anche le maggiori garanzie dal punto di vista patrimoniale. Fs, infatti, si farebbe carico del passivo delle Sud-Est, valutato in 350 milioni, senza ulteriori oneri diretti sul bilancio dello Stato. Anche se c'è

il rischio che questo possa comportare - all'atto pratico - uno smembramento dell'azienda barese tra «ferro» e «gomma».

Proprio i servizi su autobus sono il pezzo pregiato. Sud-Est riceve infatti 40 milioni di euro l'anno su 135 totali, con un corrispettivo pari a 3,5 euro per chilometro: 1,2 euro più di quanto la Regione paghi i concessionari privati che svolgono collegamenti su gomma. Quel «tesoretto» fa gola, oltre che a Fs, anche a molti privati.

«Mi auguro che la soluzione sia Ferrovie dello Stato - dice il parlamentare salentino Rocco Palese -, a patto che Fs abbia un piano industriale per risolvere le criticità infrastrutturali che attanagliano il Salento. Se invece punta a prendersi le Sud-Est per farne uno spezzatino e liquidarle, allora diciamo no». Ma perché Fs e non altre aziende del settore? «Non perché non ci sia la possibilità di creare sinergie con i privati - dice Palese, vice-presidente della commissione Bilancio della Camera -, ma perché il degrado infrastrutturale e organizzativo delle Sud-Est ha fatto perdere al Salento 15 anni di sviluppo di un servizio importante: ci sono stati

investimenti sbagliati e molto costosi». Palese riconosce che in Salento ci sono linee ferroviarie a traffico zero, che rischiano la chiusura. «I motivi sono evidenti: treni da far west e tempi di percorrenza enormi. Non si può non tenerne conto. Per questo occorre una struttura forte come Fs, capace di mettere ordine».

Lunedì, intanto, davanti al giudice di Bari riprende l'udienza sulle

«carrozze d'oro»: rischia il rinvio a giudizio l'ex amministratore Luigi Fiorillo, accusato di truffa allo Stato. Lo stesso gup, Annachiara Mastrorilli, dovrà decidere anche sulla convalida del nuovo sequestro da 3,8 milioni (dopo quello da 5 della Corte dei Conti) effettuato lunedì in una banca milanese a carico del manager tarantino, che voleva incassare polizze vita per 5 milioni. [m.s.]

