

Sud-Est, i 70 milioni non bastano Viero ne chiede a Delrio altri 58

● **BARI.** Ferrovie Sud-Est non può incassare i 70 milioni di contributo straordinario previsti nella legge di Stabilità. Il motivo? I numerosi pignoramenti che sono stati effettuati dai creditori sui conti della più grande ferrovia concessa d'Italia. Ecco perché il commissario straordinario, Andrea Viero, ha chiesto nuovamente aiuto al ministero delle Infrastrutture, proprietario della società: chiede un decreto che sancisca l'impignorabilità delle somme.

Le prime valutazioni effettuate sulla contabilità delle Sud-Est, del resto, sembrerebbero poco tranquillizzanti. Secondo quanto Viero ha riportato martedì ai dirigenti del ministero, per il risanamento della società servirebbero almeno altri 58 milioni oltre i 70 già stanziati. Per il momento, comunque, i soldi non possono essere materialmente accreditati, proprio per via dell'esistenza dei pignoramenti presso terzi effettuati da parte di alcuni fornitori, in primis la Filben di Bologna (la società che si occupa della manutenzione dei treni polacchi Atr).

Un eventuale vincolo di impigno-

rabilità delle somme, che deve essere emanato necessariamente per legge, consentirebbe alle Sud-Est di trattare con i fornitori da una posizione di forza: servirebbe insomma a costringerli ad accettare una riduzione del debito. In caso contrario, infatti, la Sud-Est dovrebbe ricorrere alla ristrutturazione del debito, che è una procedura prevista dalla legge fallimentare in cui si redige un piano di rientro da sottoporre al gradimento dei fornitori.

Il tenore letterale della norma inserita nell'ultima legge di Stabilità fa intuire che il ministero preferirebbe quest'ultima ipotesi. Ma la decisione definitiva spetta al ministro Graziano Delrio. Il ministero delle Infrastrutture è azionista unico delle Sud-Est nonché arbitro del suo destino. I 70 milioni di finanziamento straordinario coprono solo una piccola parte del debito (almeno 310 milioni) finora accertato, e dovrebbero servire quantomeno a garantire l'operatività dell'azienda. Il resto delle risorse dovrebbero arrivare dalla riduzione delle spese, dall'eliminazione delle consulenze, dalla rinegoziazione dei contratti con i fornitori.

Qualcosa finora è stato fatto, ad esempio con la disdetta della contrattazione aziendale di secondo livello, ma il nodo principale resta proprio il rapporto con Filben che reclama molti milioni di euro. E, tra gli altri problemi urgenti da risolvere, c'è la ricostruzione del fondo per il trattamento di fine rapporto dei dipendenti, ormai completamente azzerato.

Sono questioni di cui Viero dovrebbe occuparsi con urgenza, senza perdere d'occhio il servizio sul territorio che continua a rimanere critico. La Regione in queste settimane è subissata di segnalazioni di disservizi, e per il momento - lo ha confermato l'altro ieri l'assessore Gianni Gianini durante un'audizione in Consiglio - si sta muovendo con grande cautela. Ma non potrà accettare all'infinito treni che circolano in condizione precaria (è emerso ad esempio che ci sono convogli con i radiatori rotti, che sono costretti a soste frequenti per ricaricare acqua) ed i continui ritardi accumulati su ferro e su gomma. Il piano industriale, di cui si attende la presentazione a breve, dovrebbe fornire risposte anche su questi aspetti.

[m.s.]