

La polemica. Il governatore contro le Sud Est e le leggi statali che non consentono alle Regioni di vigilare e fermare le tratte ad alta pericolosità

Carrozze d'oro ma mai spesi i 36 milioni per la sicurezza Emiliano: "Bloccare la linea"

ANTONELLO CASSANO

CAMBIA il proprietario, ma il gigantesco problema della scarsa sicurezza sui binari, resta sempre irrisolto. Lo scontro sulla tratta Lecce-Otranto conferma che il passaggio sotto la guida delle Ferrovie dello Stato non ha fatto il miracolo di garantire più sicurezza sulle lunghe tratte coperte dalle Ferrovie Sud Est. E così, a 11 mesi esatti dall'incidente sulla Corato-Andria, in Puglia torna l'incubo dello scontro fra treni, del binario unico, dell'errore umano e della sicurezza sui binari legata a una telefonata tra macchinisti (come successo l'anno scorso) o a un semaforo rosso.

Questa volta al centro della bufera non c'è più la compagnia privata Ferrottramviaria, ma come già detto le pubbliche Sud Est, a dimostrazione del fatto che il tema della carenza di

sicurezza sulle ferrovie pugliesi riguarda tutte le aziende concessionarie di binari. Compresa la più lunga di tutte: 468 chilometri di ferrovia, per la maggior parte a binario unico. La prima riflessione che emerge a caldo è la stessa dell'anno scorso: se al posto di quel sistema conta passi (che attiva un semaforo rosso nel caso in cui sul binario unico ci siano due treni) sulla linea Lecce-Otranto ci fosse stato il sistema Scmt (il sistema elettronico di controllo della marcia dei treni) non ci sarebbe stato quest'altro incidente.

Incidente su cui ora è in piena attività lo scaricabarile. La Regione (attaccata dalle opposizioni) accusa le Sud Est che a loro volta se la prendono con l'errore umano. Una brutta scena già vista sulla Corato-Andria. Questa volta però la Regione mette sul tavolo tutti i motivi per i quali non può e non vuole farsi trovare nell'occhio del ciclone. Per questo punta il dito sulle Sud Est. A fare i conti è l'assessore regionale ai Trasporti, Giovanni Giannini. È lui a ricordare che con già con la programmazione 2007-2013 la Regione stanziò 83 milioni di euro per la sicurezza ferroviaria, "in particolare per il montaggio degli

Scmt a bordo treno e a terra".

Alle Sud Est furono assegnati 36 milioni "che la società — denuncia Giannini che ha chiesto alle Sud Est una relazione sull'accaduto — ha utilizzato solo in minima parte, non avendo rispettato il termine di scadenza per l'utilizzo dei fondi Por". Quelle somme sono state implementate dalla Regione fino a 60 milioni di euro e riprogrammate con i Fesr 2014-2020.

E in effetti i fondi la Regione li aveva stanziati da tempo. Spettava all'azienda utilizzarli per migliorare la sicurezza dotando tutti i suoi binari del sistema Scmt. La vecchia gestione ventennale non ci era riuscita.

E la nuova? Appena tre mesi fa i nuovi proprietari delle Sud Est ci tennero a far sapere che erano sul pezzo. In un comunicato stampa del 9 aprile scorso i vertici di Fse annunciarono l'avvio dei lavori per inserire l'Scmt. Partendo però dall'anello ferroviario di Bari. "L'attrezzaggio completo di tutta la rete (Taranto, Brindisi e Lecce) è previsto entro il 2019" per investimenti da 53 milioni. Linea che Sud Est ha ribadito ieri sera.

Contro i ritardi dell'azienda ci va giù duro lo stesso governatore Michele Emiliano: «Lo

scandalo delle Ferrovie Sud Est i cui sviluppi giudiziari mi auguro possano accertare le responsabilità dei tanti che hanno spolpato una società della quale è stato azionista unico per decenni il governo italiano ha oggi contribuito oggettivamente alla mancata realizzazione, anche su quel tratto ferroviario, di sistemi di sicurezza per i quali la Regione aveva già messo a disposizione delle Sud Est il denaro necessario».

Nel suo attacco Emiliano tira fuori gli atavici problemi delle Fse, oberate da debiti per 270 milioni di euro frutto della disastrosa gestione degli ultimi vent'anni, che hanno portato prima al commissariamento da parte dello Stato, poi al rilevamento delle Ferrovie dello Stato che negli ultimi mesi hanno lavorato per tirare fuori le casse dell'azienda dal baratro.

«Dobbiamo registrare — attacca ancora il governatore che intanto chiede per le Regioni più poteri sulla sicurezza ferroviaria — che le complesse vicende economiche, in questo caso di natura fallimentare e prefallimentare sono venute prima della sicurezza dei viaggiatori e del personale a bordo». Il riferimento è al concordato preventivo presentato un mese fa dalla società e ammesso proprio ieri dal tribunale di Bari.

Sono 468 i chilometri di rotaia singola della società ammessa proprio ieri al concordato preventivo

Il M5s chiede le dimissioni dell'assessore che a sua volta accusa le ferrovie acquisite da F5