

«Stiamo pagando a vista le nuove fatture, per il passato dobbiamo regolarci caso per caso, sapendo che è necessario garantire la manutenzione dei mezzi»

Emergenza alle Sud-Est treni senza manutenzione

La Filben non ripara più gli Atr-220: da domani forse fermi altri 10

MASSIMILIANO SCAGLIARINI

● **BARI.** Da lunedì scorso i treni polacchi Atr-220 che corrono (eufemismo) sulla rete delle Ferrovie Sud-Est sono senza manutenzione. La Filben, che gestisce l'officina di Putignano, ha informato l'azienda che non è più in grado di garantire il servizio a fronte di oltre 6,5 milioni di crediti non pagati. Risultato: da lunedì a ieri Sud-Est ha già dovuto fermare 7 convogli, e nel corso della prossima settimana potrebbe essere costretta a fermarne altri 10. Facendo traballare il servizio su rotaia da Bari al Salento.

La crisi in cui si trova la più grande ferrovia privata d'Italia, gravata da 310 milioni di debiti, comincia dunque a toccarsi con mano. La Filben fa capo a Carlo Beltramelli, 61 anni, imputato insieme all'ex manager della Sud-Est, Luigi Fiorillo per una presunta truffa nell'acquisto dei treni polacchi che secondo la Procura di Bari sarebbero stati strapagati. In quella operazione, Filben si è assicurata la manu-

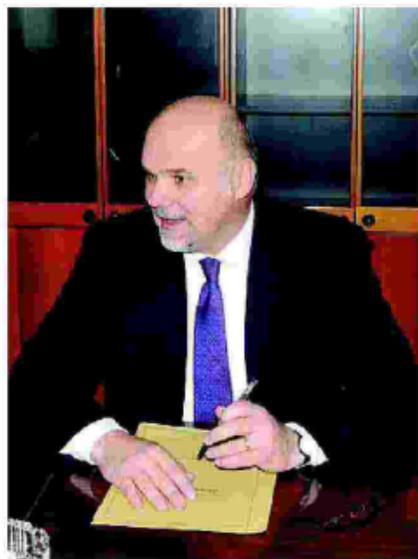
tenzione per 10 anni ed ora ha alzato bandiera bianca. Dei 27 treni Atr, uno non è mai entrato in linea (è stato «cannibalizzato» per i pezzi di ricambio). Ne restano 26, 7 dei quali già fermi per mancata manutenzione: togliendone altri 10, Sud-Est potrebbe non essere in grado di garantire il servizio regolare, visto che buona parte dell'altro materiale «nuovo» (le carrozze Silberling, quelle comprate di seconda mano in Germania e ristrutturata in Croazia) non è utilizzabile.

Filben è uno dei creditori più importanti di Sud-Est. Ha in mano due decreti ingiuntivi da 3,6 e 1,2 milioni di euro, ai quali curiosamente Fse non si è opposto salvo poi fare opposizione al pignoramento dei suoi crediti (l'udienza è domani) sostenendo che gli stessi sono stati ceduti a Bnl. Filben chiede poi altri 1,8 milioni per lavorazioni successive: «Dopo che abbiamo comunicato l'interruzione della manutenzione - fanno sapere dall'azienda - da Sud-Est non ci ha contattato nessuno. Eppure nonostante i ritardi abbiamo continuato a garantire gli

stipendi ai nostri dipendenti».

Della questione fornitori aveva parlato l'altro giorno il commissario Andrea Viero, spiegando che il debito scaduto ammonta ormai a circa 70 milioni: «Stiamo pagando a vista le nuove fatture - ha spiegato - mentre per il passato dobbiamo regolarci caso per caso, sapendo che è necessario garantire la manutenzione dei mezzi».

Resta il fatto che gli Atr-220, prodotti dalla polacca Pesa, sono oggi il fulcro del servizio su rotaia delle Sud-Est: non solo sulle linee da Bari a Taranto e Putignano, ma anche su alcune tratte del Salento. Ben 21 delle 24 carrozze Silberling comprate nel 2009 per 22 milioni sono inutilizzate, in quanto il sistema di chiusura delle porte è incompatibile con quello dei locomotori. La Procura di Bari ritiene che le carrozze siano state pagate il doppio del loro reale valore, mentre per i 27 Atr sarebbero stati riconosciuti 12 milioni di provvigioni alla Varsa, società polacca dietro cui - secondo la Finanza - ci sarebbe proprio Beltramelli.



COMMISSARIO SUD EST

In alto, Andrea Viero, subentrato a Luigi Fiorillo; a sinistra un treno Atr-220, prodotto dall'azienda polacca Pesa

Il blocco del servizio è stato causato dal mancato pagamento da parte della società di 6,5 milioni di arretrati

