



SFACELLO FERROVIE

Al posto del treno i bus sostitutivi Con i viaggi lumaca si va a 35 all'ora

In ansia 3 milioni di pendolari: il ministero si riprende le tratte regionali e per sanare i debiti sopprime le carrozze

di PAOLO GIOVANNELLI

Il ministero dei Trasporti sta per riprendersi le ferrovie regionali, almeno quelle con le tratte più appetibili. La parola d'ordine è accentrare, ma l'altra è tagliare i rami secchi. Non c'è più il treno? C'è l'autobus sostitutivo. Una soluzione temuta dai 3 milioni di pendolari dei regionali. L'ad delle Ferrovie statali italiane (Fsi), Renato Mazzoncini, è stato anche ad di Busitalia-Sita Nord. A parte l'alta velocità, è la gomma che scorre nelle sue vene.

Le ferrovie locali, gran parte delle quali assegnate alle Regioni col decreto 422/97, sono la cartina di tornasole di politiche fallimentari, specie al Centro e al Sud Italia. Carrozze abusate da logiche clientelari, serbatoio di voti da alimentare: esposte al rischio di fallimento, testimoniato dai loro debiti stellari.

Le Ferrovie del Sud Est in Puglia (Fse), al 100 per cento del ministero dei Trasporti, sono commissariate. Hanno 311 milioni di euro di debito e 1300 dipendenti. Il commissario, Andrea Viero, ha ricevuto 70 milioni dal ministro Graziano Delrio «per le prime cure», comprensive dell'acquisto di nuovi autobus. Delrio, lo scorso 4 agosto, ha emanato un decreto per trasferire il patrimonio delle Fse alle Fsi, «previo rilascio, da parte delle Fsi, di una dichiarazione di provvedere alla rimozione dello squilibrio patrimoniale delle Fse», come è scritto sul sito delle Fse. I cittadini pagheranno, ancora.

De Gregorio, ha 3.100 dipendenti. Dopo un deragliamento del 13 ottobre scorso sulla ferrovia Cumana, ha scritto sulla pagina Facebook aziendale: «L'Eav è completamente da sanare e ripensare. L'obiettivo primario è evitare il fallimento, sbloccando le risorse stanziare dal governo nazionale dal 2013 e mai arrivate a destinazione. Si tratta quindi di pagare i debiti pregressi di 700 milioni e avviare, contestualmente, un poderoso intervento di investimenti, con la Regione Campania. Occorrono treni nuovi e manutenzione straordinaria per i binari e l'infrastruttura». De Gregorio vorrebbe recuperare 20 anni di ritardi. C'è una gara da 8 milioni di euro per gli interventi più urgenti sui binari obsoleti ma, per la Cumana e la Circumvesuviana, servirebbero decine di milioni di euro. Il socio unico dell'Eav (che, nel 2012, incorporò Circumvesuviana, Sepsa e Metro Campania Nord-Est) è la Regione Campania. Treni fatiscenti, passeggeri adirati, 700 milioni di debito. È ipotizzabile un intervento di salvataggio da parte del ministero dei Trasporti, con il passaggio alle Fsi e dei debiti ai cittadini? In Umbria il futuro della ex-Ferrovie centrale umbra (ex-Fcu) appare incerto, nono-

stante l'ad delle Fsi, Mazzoncini, parli già di «modello umbro intermodale». Il suo debito è contenuto in quello della ex Umbria Mobilità, oggi bad company pubblica sotto indagine della Procura di Perugia. Fra il 2013 e il 2014, la Regione trasferì a Busitalia-Sita Nord di Mazzoncini l'esercizio degli autobus urbani ed extraurbani, la ex Fcu e i traghetti del Lago Trasimeno. «Alla Regione è quindi rimasta la bad company di Umbria Mobilità, con quasi 119 milioni di debito, pur a fronte di 40 milioni di patrimonio netto», afferma la consigliera regionale d'opposizione, Maria Grazia Carbonari, «ma grave preoccupazione destano soprattutto i 206 milioni di fidejussioni che, se non verranno incassati a causa della dubbia solvibilità di diversi attori, rischiano di trasformarsi in ulteriori debiti».

INFILTRAZIONI MAFIOSE
«Non è un fatto per nulla rassicurante», continua Carbonari, «che il bilancio 2015 non sia stato ancora reso noto». Dal 2017 Rete ferroviaria italiana (Rfi) acquisirà in gestione l'infrastruttura (ossia le rotaie e le stazioni) dalla Regione Umbria, ma l'ex-Fcu è malandata. Il deputato Filippo Gallinella parla di «sfacelo prodotto dagli amministratori regionali: treni Minuetto-Pinturicchio» usati come pezzi di ricambio, tratte non elettrificate, motrici a gasolio, scarsa manutenzione della linea». Dove, passando dal treno agli autobus e ancora al treno, in qualche tratto si marcia a 35 chilometri all'ora. Alla deputata di Civici e Innovatori, Adriana Galgano, il ministro Delrio, in un *question time* del 5 ottobre scorso, ha risposto che per completare la prima tranche dei lavori sulla tratta Città di Castello-Umbertide (51 milioni di spesa per circa 50 chilometri) ci vorranno almeno 4 anni. «Troppi», ha tuonato Galgano, magari pensando agli oltre 15 anni di lavori (non ancora conclusi) sul raddoppio di appena 10 chilometri della Campello-Spoleto, con tanto di aziende bloccate per infiltrazioni mafiose. I pendolari temono che la ex-Fcu diventi un ramo secco e il treno regionale venga sostituito dagli autobus. Il coordinatore dei Comitati pendolari umbri, Gianluigi Giusti, rappresenta 25.600 utenti giornalieri dei treni umbri Trenitalia e 4.500 pendolari della ex-Fcu: «Quando, nel 2017, l'infrastruttura della ex-Fcu passerà alla Rfi, l'atto di regolamento della concessione dovrà prevedere la non soppressione della ferrovia».

bersaniano storico salito sul carro di Renzi, Bonaccini è di tutt'altra pasta rispetto al sindaco Virginio Merola, che infatti battibecca con Renzi e con i commercianti per le pedonalizzazioni spinte (ma tanto c'è già il giovane assessore Matteo Lepore in rampa di lancio per il futuro). Bonaccini, presidente della Conferenza Stato-Regioni, in effetti ha imposto, oltre al recupero dell'occupazione, un disegno strategico: la holding dei quartieri fieristici Bologna, Parma e Rimini, sulla carta una potenza di fuoco. Ci sta lavorando il manager reggiano Franco Boni, presidente chiamato a sistemare i conti della Fiera bolognese e soprattutto la sua storia se è vero, come dice il diretto interessato, che pure i panini della cooperativa di ristorazione Camst, marchio finora indiscusso in via Michelino, possono migliorare.

IL VUOTO DELLA DC

Un altro merito va riconosciuto a Bonaccini: quello di saper riunire e valorizzare il mondo dello sport emiliano. In questo campo, nella Bologna dove il basket ad alta quota non si respira più, la scena è tutta per Joey Saputo, il leader dei formaggi con un impero da oltre 5 miliardi di dollari canadesi, soprattutto dopo che ha con-

Il vescovo Zuppi sfonda a sinistra chiedendo cautela sugli sgomberi
Il calcio trainato da Saputo, che guida un impero caseario da 5 miliardi di dollari canadesi
Il governatore Bonaccini tenta la holding unica tra le fiere di Parma, Rimini e Bologna

vinto Roberto Donadoni a rimanere all'ombra della Maratona nonostante le sirene della Nazionale. Gli altri nomi che tengono banco a Bologna appaiono oggi in ordine sparso: si va dal presidente della Business school Unibo, Max Bergami, a Roberto Morgantini delle Cucine popolari, dal direttore dell'eccellente Istituto ortopedico Rizzoli, Francesco Ripa di Meana, alla presidente dei trasporti pubblici Tper, Giuseppina Gualtieri; fino a mister Valsoia. Lorenzo Sassoli de Bianchi, che però verrà scalzato nella presidenza dello

sperimentale museo Mambo, inaugurato dall'allora sindaco Sergio Cofferati ma mai veramente decollato. Anche su questo quadro si staglia il vuoto lasciato dalla Dc: archiviata da un pezzo l'era di Pier Ferdinando Casini (a Gianluca Galletti conviene tenersi stretto il suo posto da ministro) e dell'ex sindaco-macellaio Giorgio Guazzaloca. Chissà però se tutti i cattolici si riconoscono nell'autorità di Matteo Maria Zuppi, il vescovo venuto da Roma che non manca mai di chiedere cautela sugli sgomberi, che cita i poveri in ogni omelia, che come papa Francesco predica a favore di una Chiesa povera e che ricorda di essere in un qualche modo supplente della politica sul welfare. Tra i suoi collaboratori veleggia infatti don Giovanni Nicolini, che ha chiarito che «Renzi non è di sinistra», citando «le folle di ex comunisti che alla festa dell'Unità battono le mani al presidente del Consiglio». Concetti ripresi da Romano Prodi, il quale in merito alle politiche sinistroidi ha fatto capire che qualche nostalgia sarebbe giustificata: «Anche a Bologna sono aumentati il disagio, la disoccupazione e le famiglie che non riescono a tirare avanti».

(5. Continua)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA STORIA Nel Regno d'Italia la gestione era in mano ai privati

■ Ferrovie: dalle concesse alle ex concesse, alle Ferrovie regionali. Più croce che delizia. Il Regno d'Italia, nel 1885, aveva assegnato il servizio ferroviario nazionale a tre imprese dell'industria privata: Rete mediterranea, Rete adriatica e Rete sicula. E poi c'erano «le concesse», ferrovie locali. Nel 1905, con la nascita delle Fs, tali ferrovie restarono concesse ai privati per il tempo sufficiente a remunerare il capitale investito. Però tutto cambiò con la crisi del 1929 e la motorizzazione privata. Questi due fatti sprofondarono nella crisi le piccole società. Le ferrovie concesse diventarono così «ex concesse», poiché di nuovo in mano allo Stato. Che iniziò a tagliare moltissimi «rami secchi». Nel 1997 gran parte delle ferrovie locali passò alle Regioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA