

FERROVIE Può saltare il progetto da 35 milioni per la stazione di Ponte San Giovanni. Lavoratori al buio

L'ultimo treno della Fcu

di **Roberto Borgioni**

PERUGIA — Sarà persino necessario demolire una palazzina. Per fare spazio al sesto binario nella stazione di Ponte San Giovanni, indispensabile *terminal* nel raddoppio della Fcu da Sant'Anna, dovrà essere abbattuto l'edificio che si trova sul lato destro dello scalo, provenendo da San Girolamo. Ma quello non è un semplice ripostiglio, perchè all'interno ospita il complesso impianto di controllo della linea ferroviaria. Strumenti delicati che dovranno forzatamente traslocare in altra sede. Non solo: prima di dare il via ai lavori

**Intoppi tecnici
e gestionali
per realizzare
sesto binario
e sottopassi**

per la «metropolitana di superficie», la stazione di Ponte San Giovanni dovrà essere dotata di sottopassi pedonali per evitare l'attraversamento a raso dei sei binari, garantendo così la sicurezza dei viaggiatori. E infine, in ballo c'è anche la fermata della Fcu all'altezza dell'Ipercoop di Collestrada, espressamente prevista dal Piano regionale dei trasporti. Tutto questo intervento muove un maxi-investimento da 35 milioni di euro. Come dice

Vannio Brozzi, da poche settimane amministratore unico della Centrale Umbra, «l'adeguamento della stazione di Ponte San Giovanni è indispensabile al piano di raddoppio della linea che scende da Sant'Anna. Finchè non ci saranno certezze sul nuovo scalo, i lavori per il secondo binario e per la nuova galleria di Pi-

scille non inizieranno».

Va da sè che per la Fcu si è davvero arrivati al momento della verità. Il complesso progetto tra la Pallotta e Ponte San Giovanni è appeso a un filo: Trenitalia, dopo le perplessità iniziali, sembra avere ammorbidito la propria posizione, aprendo spiragli nel corso dell'ultimo incontro con i nuovi vertici Fcu che si è svolto ad Ancona. Ma i problemi tecnici, gestionali e finanziari restano aperti. E rischiano di mandare a gambe all'aria l'intero piano. Anche Comune e Regione, infatti, vengono chiamati in causa. Per esempio: sembra finito per sempre nel cassetto il progetto dell'auto-stazione di Ponte San Giovanni, nella quale dovevano fermarsi i bus extraurbani con il trasferimento dei viaggiatori sui treni a scorrimento veloce per Sant'Anna. Nessuno ne parla più.

E allora, la preoccupazione tra

i lavoratori della Ferrovia Centrale Umbra cresce parallelamente all'inutile trascorrere delle settimane. «L'unica speranza — dice senza reticenze Eros Paneni, leader del sindacato autonomo Sult — è Vannio Brozzi. Non lo dico per piaggeria, ma perchè il nuovo amministratore ci è sembrato una persona con le idee chiare. E' umbro, conosce la nostra realtà a differenza di altri personaggi che lo hanno preceduto e, soprattutto, ha già capito quali sono i veri problemi dell'azienda, grazie al confronto con i lavoratori. Sono stati spesi, in questi anni, fior di miliardi con un risultato desolante: i treni vanno più piano e sono sempre in ritardo. C'è qualcosa che non va. Crediamo — aggiunge Paneni — che sia indispensabile una svolta drastica, un cambiamento radicale nella gestione della Fcu. O si comincia la risalita oppure si rischia di chiudere entro tre anni».

Dai sindacati

appello a Brozzi

«Vero rilancio

o si chiude

entro tre anni»

«L'unico rilancio serio che si può fare è quello che si fa con le idee chiare. E' umbro, conosce la nostra realtà a differenza di altri personaggi che lo hanno preceduto e, soprattutto, ha già capito quali sono i veri problemi dell'azienda, grazie al confronto con i lavoratori. Sono stati spesi, in questi anni, fior di miliardi con un risultato desolante: i treni vanno più piano e sono sempre in ritardo. C'è qualcosa che non va. Crediamo — aggiunge Paneni — che sia indispensabile una svolta drastica, un cambiamento radicale nella gestione della Fcu. O si comincia la risalita oppure si rischia di chiudere entro tre anni».