

20

SPECIALE TRASPORTI

Non basta il «fiore all'occhiello»: l'obiettivo è il potenziamento di tutte le linee ferroviarie. Purtroppo, continuano a prevalere le logiche di potere, mentre pochi sono i cambiamenti

L'Ente ferroviario

Ciuffini: ecco il progetto-treni ad «alta velocità»

Caporali: la riforma non è stata fatta per cambiare targa

Il piano non riguarda soltanto alcune aree - Una struttura sostanzialmente rimasta all'anno 1907 Le ferrovie sono come una fabbrica, devono preoccuparsi del prodotto e di far circolare i treni in orario

Interviste di CLAUDIO NOTARI

Il fiore all'occhiello del nuovo Ente Fs sembrerebbe essere il progetto di alta velocità. Da più parti si ritiene che puntare tutto su questa operazione significhi porre l'accento solo su una questione di immagine trascurando questioni ben più gravi ed urgenti. Del problema parliamo con l'on. Fabio Ciuffini del consiglio di amministrazione dell'Ente Ferrovie.

«Non è assolutamente così — risponde Ciuffini — ma io so bene che si afferma ben altro: che il progetto ad alta velocità concentrerebbe le scarse risorse dell'Ente solo in alcune aree del paese trascurando il Mezzogiorno, il trasporto merci per ferrovia e il problema dei pendolari. Ed invece la politica dell'Ente Fs così come risulta dai deliberati ufficiali è quella del potenziamento di tutte le linee ferroviarie comprese nei cosiddetti corridoi plurimodali previsti dal Piano generale dei trasporti. Quindi a Nord e a Sud, ad Est, al centro, ad Ovest... il potenziamento di capacità delle linee consentirà poi l'effettuazione di un miglior servizio merci e di migliori servizi pendolari oltre che l'effettuazione di servizi veloci. Una sola politica quindi, con tre ricadute.

Ma sulle nuove linee potranno circolare solo i nuovi treni ad alta velocità? Ed è vero che queste linee specializzate costeranno molto di più?

«Le nuove linee ferroviarie avranno tracciati veloci (lunghe rettilinee e curve di ampio raggio, spesso ricalcando i tracciati autostradali) ma consentiranno anche il transito di convogli pesanti quali quelli merci. Quindi non saranno linee specializzate (in questo caso, e solo in questo caso, costerebbero addirittura di meno). Non costeranno di più perché molto più brevi, più "seccate" di quelle costruite con concezioni antiquate. Inoltre i nuovi treni ad alta velocità (275 km di velocità massima, 230 km di velocità commerciale) potranno circolare su tutte le altre linee realizzando collegamenti veloci su tutta la rete. Una visione di piena integrazione non di specializzazione, quindi non l'alta velocità solo su alcune tratte, ma la maggior velocità su tutta la rete.

Eppure, questa lettura che tu consideri errata o malevola è molto diffusa.

Certo, proprio perché corrisponde anche ad un disegno politico accarezzato (soprattutto ai fuori dell'Ente Fs) e fortemente sostenuto dai media. Secondo gli sponsorizzatori di questo disegno la Ferrovia dovrebbe gestire al massimo una rete, molto scintillante magari, dipocchie migliaia di chilometri sugli itinerari principali, tagliando i "rami secchi" e privatizzando la maggior parte delle funzioni, riducendo drasticamente il personale etc. La reazione a questo tipo di presentazione, pregiudizialmente sbagliata, del progetto ad alta velocità, genera forte diffidenza e, addirittura, opposizioni del sindacato, degli utenti... Su questo, ritengo che l'Ente Fs abbia una responsabilità grave: quella di aver mancato di informare correttamente e compiutamente sia i ferrovieri che tutti i cittadini italiani. Si è detto "Signori si cambia" e poi l'unico visivo segno di cambiamento che è filtrato all'esterno è proprio quello che tu chiami il "fiore all'occhiello dell'A.V.".

A questo punto credo che dovrai spiegareci bene questi vostri programmi.

«Parliamo da un dato di fatto. La rete infrastrutturale delle Fs è sostanzialmente rimasta quella del 1907. L'offerta Fs è quindi vistosamente sottodimensionata rispetto alla domanda, una domanda che è continuamente cresciuta in termini assoluti nel corso degli ultimi trent'anni (oggi si trasportano comunemente più passeggeri e più merci di dieci, venti anni fa). Questa pressione testimonia del fatto che la ferrovia, come "modo", ha una sua intrinseca validità e che solo le attuali condizioni della rete, oltre naturalmente alla vetusta organizzazione ferroviaria che cerchiamo di svecciare con la riforma, impediscono di dare risposte più convincenti ad una domanda ferroviaria inespresa. Del resto, in Germania e in Francia, dove esiste un poderoso sistema ferroviario accanto ad un poderoso sistema stradale, autostradale e di navigazione interna, le merci privilegiano ancora oggi la ferrovia.

Ma questo non è stato già fatto con il piano integrativo e con il piano poliennale? «Certo, sono state stanziolate somme rilevanti (35.000 miliardi). Ma, ancora oggi, ripeto, nessuno, dei lavori del piano integrativo è stato portato a termine e, soprattutto, la

distribuzione dei fondi è stata fatta in modo tale che solo un nuovo piano di copertura dei vari interventi fra loro potrà rendere funzionale tutti gli itinerari. I fondi occorrenti ci sono stati forniti, per ora solo in parte, da alcuni emendamenti alla finanziaria '87 che garantiscono gli investimenti necessari a costruire una linea ad alta velocità da Battipaglia a Roma via Napoli che dovrebbe entrare in esercizio prima del '90. Quanto al resto l'Ente ha deciso di finanziarsi direttamente sul mercato.

A Giulio Caporali, Ingegnere, del consiglio d'amministrazione dell'Ente ferrovie chiediamo: quasi un anno dall'entrata in vigore della legge di riforma delle Fs, quali sono le tue valutazioni? «Non entusiasmiche. Non mi sembra che, finora, siamo riusciti ad ottenere dei miglioramenti apprezzabili per il servizio ferroviario. Se si facesse un'indagine per conoscere, dai pendolari o dai ferrovieri, se abbiano registrato qualcosa di nuovo, sono certo risponderebbero che non

levisore senza schermo o un'automobile senza motore. La riforma è stata fatta dunque per realizzare un salto di qualità nel "prodotto treno". «Per le merci, ormai, solo una tonnellata su dieci (e in genere di materiale "povero") viaggia su ferrovia, perché i termini di resa che offriamo non sono più accettabili dal mercato. Né le cose vanno meglio nel comparto viaggiatori: mentre le altre reti europee forniscono un servizio ad alto livello e veramente competitivo, sia con la strada che con l'aereo, noi continuiamo ad aspettare ormai da vent'anni l'unico miracolo della dirittura tra Firenze e Roma, mantenendo per la restante rete un servizio a dir poco discutibile. «Quasi nessun treno è puntuale (negli annunci al pubblico, non si prendono neppure in considerazione i ritardi inferiori ai 10 minuti), il materiale è spesso scandalosamente sporco, sul treno commerciale manchiamo di serie iniziative promozionali e i più elementari servizi accessori sono ridotti a bassissimi livelli di qualità.

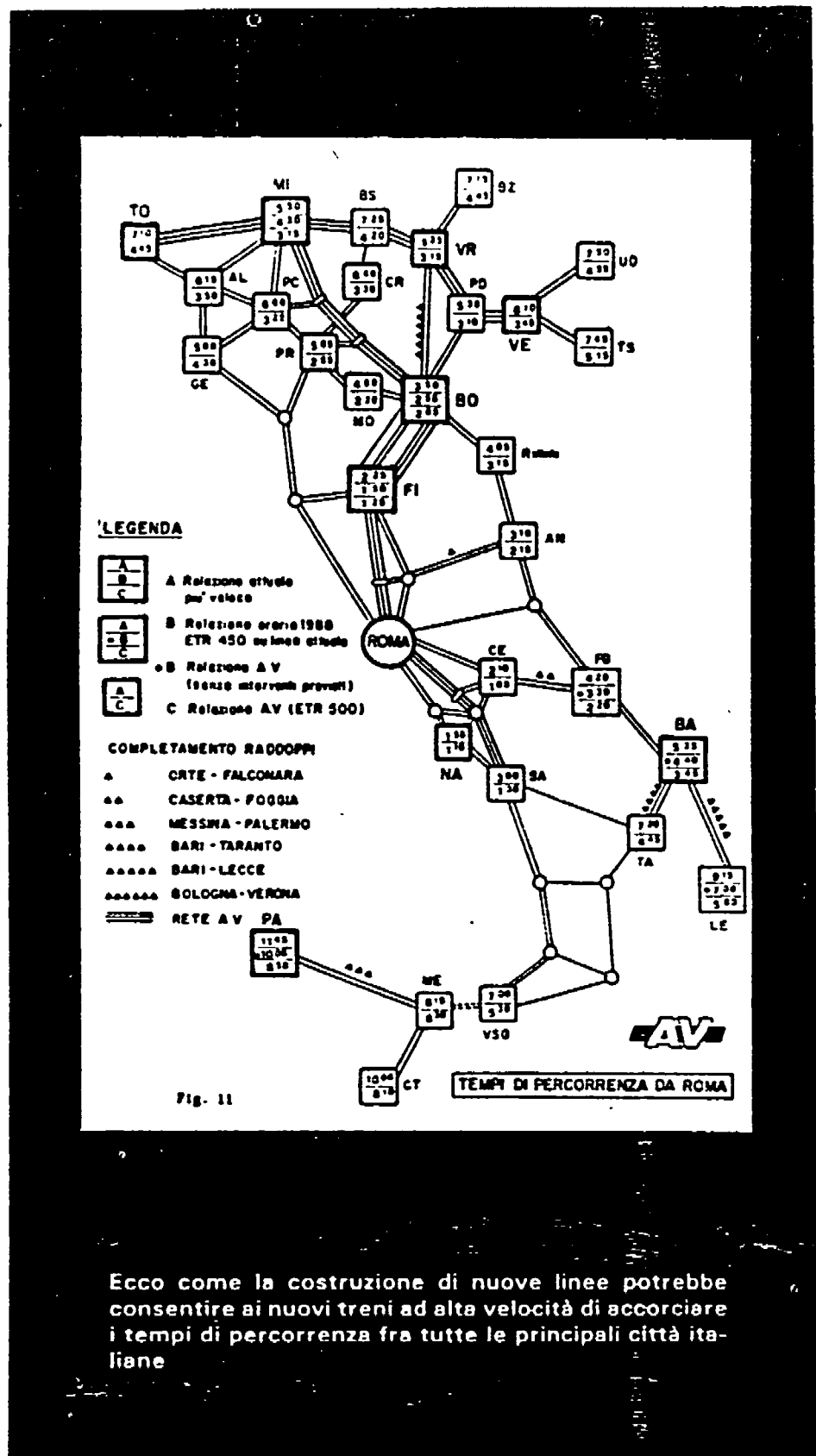
È strano, però, che questa denuncia di «non decollo» venga proprio da te, cioè da uno dei due comunisti che, facendo parte del Consiglio di amministrazione, sono evidentemente anch'essi responsabili dei risultati della nuova gestione dell'Ente.

Il Consiglio del nuovo Ente è composto dal presidente e da dodici membri, due solo dei quali sono comunisti. Un rapporto di due a tredici non è certo di maggioranza. È vero che siamo parte determinante nella stesura e nell'approvazione del nuovo ordinamento (che è lo strumento per cambiare "dal di dentro" le Fs) ma poi non abbiamo potuto imporre che ci passasse tra le scrivanie del presidente e del ministro; abbiamo accelerato al massimo l'investimento di 3.000 miliardi per il nuovo materiale rotabile, spingendo per l'approvazione della delibera al 29 luglio; ma esso è poi rimasto fermo per tre mesi al ministero e non siamo ancora in grado di poter fare le commesse; abbiamo chiesto, a più riprese e fin dalle primissime sedute, dei segnali alla clientela che, a costo quasi zero, avrebbero tuttavia mostrato nel concreto la volontà di cambiamento dichiarata dallo slogan. Ci hanno dato ragione e poi, nei fatti, la dizione non è mai stata incaricata di dar corso ai provvedimenti suggeriti.

«La verità — continua Caporali — è che, malgrado la riforma, continuano a prevalere nell'ente Fs le logiche di potere del pentapartito. Abbiamo chiesto in più casi che venissero rimossi alti dirigenti chiaramente incapaci di gestire il loro incarico. Partendo da dati incontestabili: se centinaia di locomotive, tutte della stessa serie, si guastavano continuamente, non può non ritenersi responsabile chi le ha fatte acquistare. Così come per i fallimenti a catena registrati nel settore commerciale o per certe grandi stazioni in condizioni di degrado totale. Ma non è stato toccato nessuno perché si tratta evidentemente di personaggi troppo legati al potere dell'area di governo. Sono stati invece sollevati dal loro incarico (con un metodo, a dir poco, da "tribunale speciale", al quale ci siamo fermamente opposti) dei dirigenti intermedi, ai quali molto difficilmente si potevano far risalire responsabilità di gestione. Noi comunisti siamo una importante componente del nuovo consiglio di amministrazione, nel quale abbiamo indubbiamente un peso molto maggiore che in passato. Negarlo significherebbe non ammettere che anni di lotta e di grande impegno abbiano dato dei positivi risultati. Ma non siamo certamente il governo del nuovo Ente e tentiamo di ribadire, in ogni occasione, il diritto-dovere di denunciare gli immobilismi, i ritardi, le inadempienze.

«E per i ferrovieri quali cambiamenti ci sono stati, finora? «Pochi, molto pochi, anche per i ferrovieri. Il primo, fondamentale segnale di cambiamento interno avrebbe dovuto essere l'adozione del nuovo ordinamento. Che, invece, come ho detto, si è arenato.

«In mancanza dell'ordinamento non è possibile attribuire una maggiore autonomia ai compartimenti né attivare le nuove unità di produzione. Ma il nostro partito aveva sostenuto che la riforma, per i ferrovieri, avrebbe comportato l'equazione "lavorare bene - pagare bene", nel senso che si sarebbe andati all'attribuzione di specifiche responsabilità, pagandoli più e meglio l'impegno e la professionalità. Di tutto questo non se ne è ancora parlato.

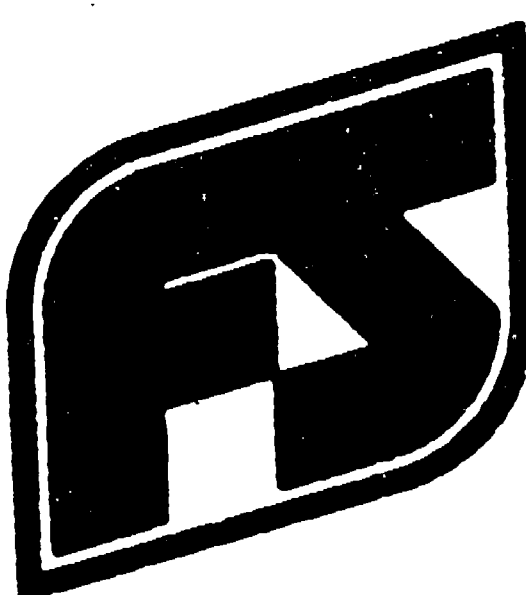


Ciuffini, ma tu ci credi veramente a queste cose? Non pensi che il programma che hai tracciato è in forte contraddizione con la realtà di ogni giorno delle Ferrovie italiane? «Bisogna distinguere tra il "modo" — la Ferrovia e l'istituzione — il nuovo Ente ferrovie. Per quanto riguarda il "modo", io sono incondizionatamente convinto che esso adeguatamente potenziato potrà rendere grandi servizi ad un ordinato assetto dell'ambiente, del territorio e delle città italiane. Ben diverso il discorso sull'Ente che ancora stenta ad imboccare la via di una difficile riforma. Essere a favore della ferrovia, dunque, non significa necessariamente essere a favore dell'Ente Fs; anzi, proprio la riscoperta delle grandi possibilità che potrebbe avere una "nuova ferrovia" carica maggiori responsabilità sul Consiglio di amministrazione del nuovo Ente, sulla tecnostuttura, sugli stessi ferrovieri. Voglio dirti una cosa, però: certe eccessive manifestazioni di sfiducia, certi scetticismi di maniera in un momento in cui l'intero sistema dei trasporti nazionali è ad un bivio sono, purtroppo, estremamente funzionali alla politica di riprogettazione del passato, con tante nuove autostrade, tante camionate... Il presente delle Ferrovie e il duro periodo di transizione che ci aspetta nei prossimi due-tre anni sono, fortemente legati ad un, pur cauto, atto di fiducia nel futuro del trasporto ferroviario in Italia.



Con l'entrata in vigore del prossimo orario ferroviario estivo (maggio 1987) l'Europa sarà più vicina. Una fitta rete di treni «Eurocity», infatti, collegherà le principali città europee con un servizio ferroviario quotidiano di alta qualità. Treni speciali, persino nel nome. Si chiameranno come i più celebri uomini della cultura e della storia del nostro continente (il «Kokoscka» farà servizio tra Vienna e Zurigo, il «Tiziano» tra Milano e Amburgo, il «Casanova» tra Ginevra e Venezia), con qualche significativa concessione alla geografia (ci saranno il «Mont Blanc», l'«Ella de France», il «Lemano» ecc.). Ma a qualificare il servizio Eurocity — al quale aderiscono dodici Reti europee, fra cui l'Ente Ferrovie dello Stato — sarà soprattutto il particolare e curatissimo standard del viaggio. A cominciare dalla stazione di partenza, dove personale specializzato accoglierà la clientela guidandola al convoglio. Una volta a bordo, è assicurata la ristorazione di buon livello, servizio telefonico terra-treno, giornali e personale viaggiante con conoscenza di almeno due lingue. Una particolare attenzione sarà rivolta alla pulizia delle carrozze e alla puntualità. Inoltre, anche per rispondere alle esigenze manifestate dai viaggiatori (al riguardo è stata recentemente svolta un'indagine

L'Europa è vicina



ne test su un campione di 600 persone), su questi treni le formalità doganali saranno svolte per tempo (cioè avverranno in viaggio o con soste ridotte al minimo). Le carrozze dei treni Eurocity saranno di 1° e 2° classe, con alcune eccezioni in cui sarà svolto unicamente il servizio di prima. I treni italiani, per il momento interessati al programma Eurocity, assicureranno i collegamenti internazionali fra Milano-Monaco-Dortmund, Milano-Amburgo, Vienna-Roma, Milano-Ginevra, Milano-Lione, ecc. L'immagine degli Eurocity sarà affidata anche al particolare look del treno e del personale addetto: il logo degli Ec (Eurocity) spiccherà sui convogli e dovrebbe diventare in breve tempo familiare per i clienti di quel servizio. Il progetto Eurocity è a breve termine e rappresenta la prima fase di un obiettivo strategico più ambizioso, che si realizzerà nel prossimo decennio con l'attuazione del Sistema italiano Alta Velocità. Intanto con gli Eurocity, duecento città di dodici paesi europei sin dalla prossima estate saranno più a portata di treno. La prospettiva che le Ferrovie italiane intendono raggiungere, anche con questa iniziativa, è quella di un'Europa più vicina ferroviariamente, e quindi più unita.

LONTANE LE ISOLE? UN VOLO DI ALISCAFO

In un volo di Aliscafo, la SNAV ti porta a scoprire gli itinerari più belli della nostra penisola: Isola Pontine, Isola Partenopee, Isola Eolie, Ustica, Favignana, Pantelleria, Kelibia (Tunisia). La compagnia, con i suoi Al-Jumbo forniti di stabilizzazione elettronica, bar, videocinema ed ogni altro confort, ti augura Buon Viaggio!

Aliscafi-snav
Volare sul mare

centri prenotazioni 090-775
081-660444