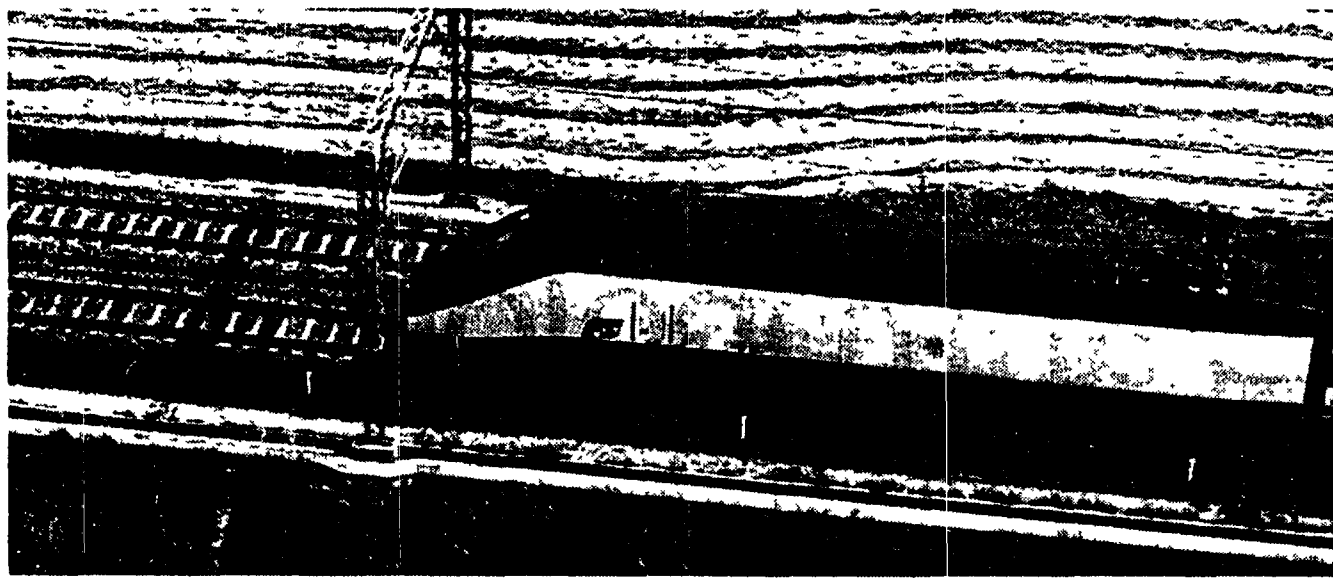


Etr o Tgv, Francia o Italia? Il treno da 300 km all'ora delle Ferrovie dello Stato non ha ancora un nome

Su un piatto della bilancia l'esperienza dei francesi Sull'altro, gli interessi dell'industria italiana



Il prototipo del treno superveloce ETR 500 sotto Lorenzo Necci commissario delle ferrovie dello Stato



Fs, a tutta velocità verso un bivio

Parte il programma delle Fs per l'Alta Velocità, e non si sa ancora se il nostro supertreno sarà sul modello francese, tedesco, o sul prototipo italiano Etr 500. Francia e Germania favorite da anni di esperienza sul campo, specialmente il Tgv che si spingerà fino a Londra. L'Etr 500 vanta prestazioni simili, e le Fs fanno capire che nella scelta si terrà conto dell'interesse dell'industria nazionale.

Quattro sistemi a confronto

	Tgv Sud Est Francia	Tgv Atlantique Francia	Ici (serie) Germania	Etr 500 Italia
Treni ordinari	109	105	80	0
N motori	2	2	2	2
N vagoni	8	9+1 serv	11+1 serv	11+1 serv
N carrelli	13	15	28	28
Pot. max cont (Mw)	6.4/3.1	8.8/1.1	9.6	8.8
Veloc. max (Km/h)	270	300/220	280	300
Peso treno (t)	418	490	644	683
Lunghezza (m)	200	237	300	354
N posti I cl	111	116	192	184
N posti II cl	275	369	475	504
N posti totale	386	485	667	688
Super abbat. per posto I cl (mq/posto)	1.16	1.16	1.19	1.38
Stima prezzo '87 (miliardi)	15.4	18.6	32.7	30.0
Prezzo per posto (milioni di lire)	39.9	38.4	52.2	43.6

Fonte: Breda



Ma tocchiamo la nota dolente del prezzo. Il Tgv costa 18 miliardi e mezzo. I due prototipi dell'Etr 500 sono stati pagati 45 miliardi. Capuano fa notare che occorre guardare al prezzo per posto considerando che l'Etr 500 trasporta quasi settecento persone sedute, contro le 500 del Tgv e le 600 dell'Ici. Sul prototipo siamo a qualche milione in più del Tgv, al momento della verità sarà quello del passaggio dal prototipo alla produzione allora potremo applicare le economie di scala che permettono ai duecento Tgv francesi di stare in prezzi contenuti», annuncia Capuano. Il quale accoglie con soddisfazione l'affermazione della Fiat Ferroviaria di voler restare nella cordata. «Accetto l'impegno della Fiat nel difendere il prezzo, ma è tanto più positivo in quanto collaborazione qualificata fra Fs e industria», Capuano fornisce assicurazioni anche sui tempi di consegna degli eventuali primi 50 treni alle Fs. «Con quelle poche modifiche che si renderanno necessarie, possiamo consegnare l'Etr 500 in due anni, per i prototipi sono bastati 18 mesi».

RAUL WITTENBERG

ROMA. La Francia è pronta a costruire il Tgv anche per l'Italia. Ma attenzione: avverrà a tempo. Occorre studiare la vostra rete, come dove e quando impostare nuovi binari, adattare la nostra formula alla vostra realtà. Insomma, anni per l'avviamento. Mette dunque le mani avanti la Gec Alstom, il colosso francese della Compagnie générale d'électricité, costruttore del celeberrimo treno superveloce che ha sonoramente battuto, dal 1981, la concorrenza dell'aereo sulla Parigi-Lione. Il suo portavoce Dominique de Caussade cita l'argomento tecnico, ma non si spinge fino a dichiarare che le officine sono intasate e chi vuole ordinarlo dovrà mettersi in lista d'attesa. Però vanta il successo mondiale della formula francese «Stiamo costruendo, grazie all'esperienza del recentissimo «Atlantique», che nel '93 sfreccerà anche lungo il tunnel sotto la Manica e sulla rete britannica, una serie di Tgv apposta per la Spagna; fra poco parte il negoziato per i contratti con il Canada, la Corea del Sud e l'Arabia Saudita; partner finanziario del Tgv-Manica, e che entrerà nella ormai prossima finanziaria per l'Alta velocità delle Fs. Un aggancio dunque c'è, e non è l'unico.

Tgv viaggia anche sui vecchi binari, seppure con la velocità degli altri treni. Anzi, il Paris-Sud Est serve cinquantacinque città, di queste, tre a 300km orari. Parigi e Lione con scalo a Grenoble, le altre 47 città sulle vecchie linee a 160 km all'ora. Il direttore generale della divisione trasporti della Gec Alstom, Michel Perricaudet, evita dichiarazioni sull'eventuale interesse della sua società per i programmi delle Fs italiane. Il momento è delicato, fa sapere, non è ancora completa l'acquisizione della Fiat Ferroviaria, non è il caso di pronunciarsi. Com'è noto infatti, nell'accordo del 4 ottobre con cui Agnelli ha passato alla Compagnie générale d'électricité (Cge) la Telettra, c'erano le trattative per il passaggio della maggioranza della Fiat Ferroviaria all'Alstom, che la Cge controlla con metà del pacchetto azionario. In ogni caso i padri del Tgv tengono a precisare che dall'Ente Fs non è giunta alcuna richiesta «quando saremo consultati, diremo la nostra», conclude il portavoce. E solo allora si potrà introdurre il discorso del prezzo nella probabile gara con l'altro colosso dei treni veloci, il tedesco Ico costruito da Abb (multinazionale svizzero-tedesca), Aeg e Siemens.

È l'Italia? Diremo più avanti dell'Etr 500. Il prototipo costruito dal consorzio Trevi. Ora occorre ricordare che il nostro paese parte con l'handicap dell'alimentazione elettrica. Problema grave e spesso ignorato. Ce lo spiega Mauro Mo-

retti che oltre ad essere nella segreteria nazionale della Filt Cgil è pure ingegnere ferroviario. La nostra rete è a corrente continua di 3.000 Volt, quella francese a corrente alternata di 25.000 Volt. In queste condizioni il Tgv in Francia può sviluppare una potenza di 8.800 Kilowatt. Il dépliant dell'Alstom informa che se dovesse viaggiare con i 5.000 Volt a corrente continua svilupperebbe una potenza di 3.880 kilowatt, nella rete italiana quindi raggiungerebbe al massimo settemila kilowatt il dato è importante perché maggiore è la potenza, maggiore è la velocità, l'accelerazione, il numero dei vagoni e così via. E questo è un vincolo per qualunque locomotore veloce. Le Fs italiane, per avere il massimo, dovranno cambiare le quantità di alimentazione, o rassegnarsi ad avere prestazioni minori. A

meno che nel costruire le nuove tratte per l'Alta Velocità non dedichino ad esse una alimentazione adeguata. Veniamo al Consorzio Trevi, padre del Tgv italiano. L'Etr 500. Un prototipo di cui esistono due esemplari presentati un paio di volte a giornalisti e parlamentari con una ottima prova di sé coprendo la nuova Roma Firenze in un'ora e mezza a 300 chilometri l'ora. Il dato curioso è che al consorzio, oltre a Breda, Ansaldo e Firema partecipano i tedeschi con la Abb Tecnomasio Eia stessa Fiat Ferroviaria che nonostante l'ingresso nella concorrenza Alstom ha fatto sapere di voler restare nel consorzio con sempre maggiore interesse. Agnelli (che rimane azionista al 49% della Fiat Ferroviaria) mantiene quindi i piedi su due staffe comunque evolve la scelta di Necci sia che cada a

favore del Tgv, sia che cada sull'Etr 500. Costi i tedeschi, pronti col loro «know how» per il modello nostrano. Negli ultimi tempi il treno italiano è stato dato più volte per spacciato. È nota la simpatia di Necci verso la formula francese. Tanto che nel parlarsi di Alta Velocità con un significativo lapsus usa il termine Tgv, per poi aggiungere che tutte le ipotesi sono in campo. Certo è che a favore dei cugini d'oltralpe gioca l'enorme esperienza accumulata (in parte comune con i tedeschi), che l'Etr 500 non potrà mai eguagliare. Il che è abbastanza decisivo, in quanto assicura l'affidabilità del prodotto da acquistare, ovvero la garanzia che non si rompa o si rompa poco. Su questo, oltre che sulle convenienze della manutenzione e sul costo, si sceglie. Naturalmente anche sulle pre-

stazioni il confort ecc. Ma l'Etr 500 ha dimostrato di essere all'altezza dei concorrenti nel viaggio veloce e confortevole. A tenere aperta la porta italiana c'è soprattutto l'interesse per la produzione nazionale del materiale rotabile in grave crisi. Necci ha già detto che per prodotti non competitivi a livello internazionale non c'è alcuno spazio. Ma si è pure impegnato con i sindacati a cooperare per la ristrutturazione e il rinnovamento dell'industria nazionale. Giuseppe Capuano, presidente della Breda ferroviaria e del Consorzio Trevi, difende naturalmente il suo prodotto e preferisce non entrare in polemica con chi lo dà per morto. «L'Etr 500 non va rifatto, ma confermato. E sarà ancora migliore quando entrerà in produzione», afferma l'ingegnere.

Un computer in cabina tanti comfort nelle carrozze Sfrecciano da dieci anni le «formula 1» dei binari

ROMA. Forte dei suoi 214 treni ordinari (tra vecchia e nuova generazione), il Tgv vanta una fortissima spemmatizzazione sul campo. A Parigi, a capo dei binari della stazione da cui parte la linea Sud Est (la Gare de Lyon) una schiera di convogli dal tipico muso puntuto per via dell'aerodinamica è pronta a lanciarsi verso Lione sul filo dei 300 chilometri all'ora. I prototipi cominceranno ad essere provati all'inizio degli anni settanta nell'82, le consegne alla Sncf (Ente Fs francese) dei primi due treni, e nel 1981 il primo record mondiale di velocità su rotaia 380 all'ora. Nel 1991 è nata la seconda generazione, quella del Tgv Atlantique, migliorata sulla base dell'esperienza settennale del Tgv Sud Est. L'Atlantique coprirà la Francia occidentale attraverso Tours e Le Mans, spingendosi oltre la Manica verso Londra. Il primo «Train à Grande Vitesse» era piuttosto austero, costo del biglietto uguale a quello del treno normale. Con l'Atlantique si punta al comfort, ma non dovrebbe cambiare la politica dei prezzi che il governo francese ha so-

stenuto sin dall'inizio per garantire la competitività anche economica del Tgv rispetto all'aereo e all'automobile. In prima classe, tre carrozze «di lusso» con sedili in tessuto, un saloncino per otto persone il pasto arriva con la hostess. In seconda sei vagoni tipo «pullman» più uno di bar ristorante con tanto di televisione. C'è la «nursery» per i bambini, ci sono varie cabine telefoniche. Perfezionato il sistema di frenaggio a disco e delle sospensioni pneumatiche con cinque tipi di ammortizzatore, il percorso è guidato dall'informatica. Insomma, il massimo per battere l'aereo e l'automobile nella domanda di mobilità degli utenti. E per battere la concorrenza internazionale, che però viaggia sulla stessa lunghezza d'onda. È l'unico concorrente a il sistema tedesco dell'Ice, di cui avremo modo di parlare, e che non ha molto da invidiare al Tgv. Tanto che ha in ordinazione 80 convogli. Per l'Italia si aggiunge l'Etr 500, prototipo che i costruttori del consorzio Trevi definiscono il treno superveloce della terza generazione. □ R.W.

Le reazioni di sindacalisti e industriali alla proposta di Trentin «Lasciamo la tredicesima così com'è Ma se il disegno fosse più organico...»

Redistribuire la tredicesima nei dodici mesi per evitare, tra l'altro, che venga erosa dall'inflazione. La proposta, «il sasso» lanciato da Trentin al termine del seminario della Cgil sulla riforma del costo del lavoro, raccoglie i suoi primi «sì», «no», «forse». «Abbiamo ben altro di cui discutere» dicono sindacalisti della Cisl e della Uil. «Parliamone, ma in un contesto organico», la prima reazione degli industriali.

denza a concentrare i consumi in momenti dell'anno come le ferie e Natale. Pertanto, pur redistribuendo la tredicesima e favorendo quindi la tesaurizzazione ogni mese si avrà sempre un eccesso di consumi in questi periodi. Forse occorre rivedere i costumi consumistici».

Quando la gratifica natalizia era simbolo d'uguaglianza

FERNANDA ALVARO

ROMA. Un «regalo del padrone, uno status da dilette, un simbolo d'uguaglianza, il doppio assegno di fine d'anno, la gioia dei commercianti che aspettano, certo dei singoli beneficiari, la tredicesima. È stata tutto questo. Nel secolo scorso erano i padroni a regalare qualcosa, a piacere, ai loro sottoposti. Nel 1937 fu il fascismo a far divenire la tredicesima una regolare componente della retribuzione annuale, ma soltanto per gli impiegati.

Per gli operai era diverso, perché le tute blu erano ben altra cosa dei «ministeriali», e come tali andavano trattati. Per loro c'era soltanto un residuo della regalìa, una settimana di paga che il proprietario della fabbrica aggiungeva alla busta di fine d'anno.

«Fu il fascismo riuscimmo a spazzarlo via», racconta Eugenio Ciambarda, 80 anni tra qualche giorno, ex re-



Giancarlo Lombardi

Colombo «Inps con retto sui fondi integrativi»

ROMA. Immediata replica del presidente dell'Inps Mario Colombo alle associazioni degli imprenditori che hanno criticato l'assoggettamento a contribuzione dei versamenti effettuati dai datori di lavoro ai fondi integrativi di previdenza aziendale. Secondo Colombo, le affermazioni degli imprenditori contengono più di una inesattezza che va chiarita. La discussione in consiglio di amministrazione dell'Inps «non è stata originata», sostiene Colombo, da una «inopinata» iniziativa del presidente, ma deriva dall'inclusione del giorno regolamentare distribuito ai consiglieri il 14 febbraio. Nessun colpo di mano, quindi.

Colombo ha sottolineato inoltre la singolarità del comportamento della rappresentanza di parte confindustriale nel consiglio di amministrazione, che da sempre dimostra puntigliosa attenzione per la salvaguardia delle responsabilità, anche patrimoniali, degli amministratori quando sono in discussione i diritti della generalità dei pensionati o i trattamenti dei dipendenti dell'istituto, di cui il «rammeco» del presidente dell'Inps «che la medesima sensibilità non si manifesti invece allorché si tratta di oneri a carico del mondo imprenditoriale».

Gatt-Cee Delors: temo il ritorno al protezionismo

PARIGI. Il presidente della commissione europea, Jacques Delors, ha espresso il parere che, una volta terminato il conflitto nel Golfo, nei successivi negoziati dell'accordo generale sulle tariffe doganali e il commercio (Gatt) la pressione statunitense sarà più forte, con il rischio di un ritorno al protezionismo nel caso di fallimento delle trattative intervenendo davanti alla commissione nazionale agricola del partito socialista francese, Jacques Delors ha aggiunto che il programma dell'Europa unita sta attraversando un periodo difficile a causa della crisi del Golfo, del Gatt e delle minacce che gravano sulla ristrutturazione della politica agricola comune (Pac). Il Pac «ha detto» è al centro di una crisi potenziale della Cee «perché è cruciale dai nostri partners commerciali ed ha sottolineato che la commissione ed il consiglio dei ministri si sono impegnati per evitare che la politica agricola comune venga presa in ostaggio dal Gatt». Egli ha difeso il progetto di «riforma del Pac presentato recentemente dalla commissione, ed in particolare la tesi a mezza strada tra l'autonome «status quo» ed i difensori della tesi pronta alla competitività. Secondo Jacques Delors vi possono essere tre agricoltore una competitiva ed esportatrice una poco meno competitiva ma legata alla sistemazione del territorio ed infine un agricoltore che alimenta il settore energetico ed industriale.