

Giovedì 12 febbraio 1998

4 l'Unità

BUFERA SULLE FS

A giorni il nuovo vertice aziendale. Crisci non molla: il licenziamento ne farebbe l'unico capro espiatorio

Le Ferrovie senza pace

Non si arresta la catena di incidenti: a Roma nuovo scontro fra due treni
Burlando alla Camera: «Fs sicure, ma sono anche le più arretrate in Europa»

ROMA. Ormai siamo alla vigilia del rinnovo dei vertici delle ferrovie. Entro questa settimana, o al massimo nella prossima Prodi, Ciampi e Burlando prenderanno una decisione sul consiglio di amministrazione della Fs Spa. La scommessa è decidere entro lunedì, un giorno prima della data di convocazione del Cda fissata per il 17 febbraio. Specialmente dopo l'incidente alla stazione Termini di ieri pomeriggio - lieve nell'entità ma con un impatto disastroso nell'opinione pubblica - la svolta non può più ritardare. Oltretutto il tamponamento sui binari avveniva mentre alla Camera il ministro dei Trasporti Claudio Burlando spiegava perché le ferrovie italiane pur malmesse restano fra le più sicure in Europa.

Lo scoglio più arduo che il gover-

no deve superare è quello del presidente delle Fs. Nonostante Prodi e Burlando abbiano confermato la fiducia soltanto all'amministratore delegato Giancarlo Cimoli - ricevendo il plauso dell'«Osservatore romano» - il presidente Giorgio Crisci non ha alcuna intenzione di lasciare la poltrona. Egli è solo indagato - come del resto Cimoli - e l'esplicito licenziamento da parte del governo ne farebbe l'unico capro espiatorio.

Ammessi che Crisci si convinca a dimettersi, non c'è ancora il nome di chi dovrebbe sostituirlo. Questo restituisce qualche possibilità all'ex ministro dei Trasporti Tesini, dei Popolari. I Verdi hanno tenuto alla Camera una conferenza stampa proprio per chiarire la loro posizione sui vertici ferroviari. Luigi Man-

coni e Massimo Scalia hanno detto che la situazione delle Fs è molto grave, ma non tanto da chiedere le dimissioni di Cimoli e Burlando. Per loro è sufficiente un rimpasto del Consiglio di amministrazione con l'ingresso della loro candidata Anna Donati, a condizione che l'organismo sia rivisto attribuendo una specifica competenza ad ogni consigliere, distribuendo nel Cda le responsabilità per i settori della rete, dei passeggeri, delle merci ecc. Secondo il presidente della commissione Trasporti on. Ernesto Stajano (R.I.) il cambiamento del Cda delle Fs «è una soluzione riduttiva, che deve essere subordinata a scelte politiche di fondo» come l'applicazione della direttiva Prodi che separa la rete dalla gestione del trasporto.

Il ministro Burlando aveva appe-

na concluso il suo botta e risposta nell'aula di Montecitorio annunciando una notizia. Il governo presenterà un disegno di legge che stanzi mille miliardi per eliminare altri mille passaggi a livello sulle linee principali. Dal 1990 ad oggi i passaggi a livello si sono ridotti da 8.000 a 6.000 di cui 3.200 automatizzati (solo 650 erano automatici

nel '90). E mentre la deputata Sbarbati chiedeva trasparenza nella gestione e rinnovamento nell'azienda Fs, l'on. Michele Giardiello (S.d.) sosteneva che le passate gestioni delle Fs avevano fallito a prescindere dagli scandali, «per l'inefficienza e l'arretratezza del servizio generando la sfiducia dei cittadini, ma anche fra i ferrovieri e i dirigenti».

Alla Camera Burlando ha tenuto anche un'audizione nella commissione Trasporti per riferire i risultati delle verifiche sulla sicurezza compiute dalla Motorizzazione: siamo nella fascia medio-alta nel confronto europeo, anche se il '97 è stato un anno peggiore degli altri. Ciò però non deve indurre «a minimizzare i problemi delle ferrovie», «c'è molto da fare», a Termini il traffico è aumentato del 40% in sei anni, la rete è insufficiente. Tanto che il contratto di programma prevede fino al 2006 investimenti per 130.000 miliardi. Riguardo alla sicurezza, nel '97 ci sono state 48 collisioni (in media 60 nel '92-'96), 40 deragliamenti (58 la media), 19 morti (14 nel '96 e 20 nel '95).

IN PRIMO PIANO

Inchiesta Tav
I Pm di Perugia
«Necci gran
corruptore»

DAL CORRISPONDENTE

PERUGIA. «La capacità di corrompere di Lorenzo Necci è assai rilevante». Di questo si dicono certi i Pubblici ministeri della Procura di Perugia che, ordinato il terzo arresto per l'ex amministratore delegato delle Ferrovie italiane, oggi lo ascolteranno a Palazzo del capitano del popolo, sede del Palazzo di giustizia del capoluogo umbro dove, peraltro, Necci è già stato per precedenti interrogatori e dove ieri c'è stato un saliscendi di indagati nell'ambito del filone perugino dell'inchiesta sull'Alta velocità. È un quadro a tinte molto fosche quello che gli inquirenti tracciano di Lorenzo Necci, e non esitano a scrivere, nelle duecento pagine con le quali hanno chiesto i recenti e clamorosi arresti di Squillante, Pacini Battaglia, l'ex Pm Giorgio Castellucci ed altri manager delle Ferrovie ed avvocati della capitale, che egli più che collaborare con la Giustizia la utilizzerebbe per lanciare messaggi intimidatori.

Necci - scrivono nel loro atto d'accusa i magistrati - dichiara spesso di voler «collaborare», di voler «contribuire a chiarire», ma in sostanza il suo intento è «poco concretamente praticato». Al contrario le sue dichiarazioni «non possono che essere lette come messaggi, più o meno intimidatori, a personaggi della vita politica con i quali Necci a vario titolo è venuto in contatto». E le «alte» frequentazioni di uomini politici ed istituzionali sarebbero un'altra delle ragioni che spiegherebbero, per i magistrati, la rilevante capacità di Necci di corrompere.

D'altra parte l'ex amministratore delegato delle Fs nel corso dei suoi interrogatori ha reso dichiarazioni che a giudizio della Procura hanno scarso riferimento ai fatti del processo, ed in particolare circa il suo rapporto con il banchiere Pier Francesco Pacini Battaglia, la cui natura Necci non ha sufficientemente chiarito. «Grande manager» lo definiscono gli inquirenti, che corrompeva, ma senza «sporcarsi le mani» affidava ad altri il compito di garantire «quell'assetto di interessi che egli abilmente manovrava».

Esemplari? Necci avrebbe affidato ad altri il compito di corrompere i magistrati ed interferire nell'attività giudiziaria: è chiaro il riferimento degli inquirenti al presunto tentativo di Necci di pilotare, tramite Squillante e Castellucci, l'indagine sull'Alta velocità. Tanto è vero che «sono stati gli ex manager Fs Mariani e Incalza - scrivono i magistrati - a conferire le consulenze alle persone vicine a Castellucci e Squillante, mentre alla segreteria o all'ufficio legale (in particolare al fidato Stefano Spinelli) è stato lasciato analogo incarico per le consulenze direttamente riferibili alle Ferrovie».

E Necci non soltanto ha taciuto la disponibilità di un immobile in Francia, ma non è neppure riuscito a fornire ai magistrati convincenti spiegazioni circa i versamenti sistematici di danari ricevuti da Pacini Battaglia, salvo scaricare tutto su «considerati comportamenti della moglie».

I guai giudiziari per Lorenzo Necci sembrano non aver mai fine: è di ieri la notizia dell'iscrizione del suo nome nel registro degli indagati del Tribunale di Roma nell'ambito di un'altra inchiesta sulle ferrovie, relativa alla ristorazione a bordo dei treni. Il reato ipotizzato nei suoi confronti, ed anche dell'ex Presidente delle Fs Benedetto De Cesaris ed altri funzionari, è quello di abuso d'ufficio in relazione all'affidamento nel 1996 alla società Agape dell'industriale Cremonini dell'appalto per la ristorazione sui treni.

Eduardo Gardumi

Franco Arcuti

Un piano
antitraffico
per 15 città

Oggi i ministri dei Lavori pubblici Costa e dei Trasporti Burlando firmano con i 15 sindaci delle città metropolitane (da Rutelli per Roma a Cacciari per Venezia, Delogu per Cagliari, Bassolino per Napoli) il protocollo d'intesa per un «Programma strategico per la mobilità nelle aree metropolitane». Fra un mese dovrebbero essere presentati i piani d'intervento di ciascuno, visto quasi tutti hanno progetti nel cassetto. Il programma riguarda i sistemi di trasporto rapido di massa e il rilancio di progetti innovativi urbani. Le tappe del programma: documento generale di inquadramento; da parte dei sindaci, una prima lista di progetti giustificati in termini economici e trasportistici. Poi una prima lista nazionale di opere necessarie da inserire nel prossimo Dpef e finanziate anche dai fondi europei.

Diciassette tra feriti e contusi
Stazione Termini ore 16,30
La locomotiva
tampona l'interregionale

ROMA. Un tamponamento tra treni, o meglio, tra un treno e il locomotore che lo aveva traghettato in testa al binario diciannove della stazione Termini, a Roma. Diciassette persone, tra feriti e contusi, sono ricorse alle cure dei medici, i più gravi guariranno in una settimana.

L'interregionale 2344, diretto a Pisa, era partito alle 16.30, in perfetto orario. Ha percorso trecento metri poi ha frenato bruscamente. Il locomotore lo seguiva a distanza ravvicinata e se il macchinista ha azionato i freni, lo ha fatto troppo tardi. La motrice si è fermata quando ha urtato i respingenti del convoglio con a bordo più di 400 passeggeri.

Quel macchinista, per le Fs, ha tuttavia ignorato i regolamenti. «È vieta

to muoversi in coda ad un treno già partito fino a quando questo non ha liberato il binario in tutta la sua lunghezza», si legge in una nota diffusa in serata. «È stata avviata un'inchiesta approfondita e i più severi provvedimenti verranno adottati contro i responsabili».

Nessuna ripercussione sulla circolazione ferroviaria, conseguenze fortunatamente sopportabili per i passeggeri e danni contenuti: «Ma questo non ci tranquillizza», ha dichiarato il sottosegretario ai Trasporti Pino Soriero, tra i primi ad arrivare alla stazione Termini per fare i conti con l'ultimo episodio del periodo più nero per le ferrovie italiane. «La dinamica dell'incidente è stata banale, ma è arrivato il momento in cui bisogna am-



Raul Wittenberg

Il locomotore e la carrozza di un altro convoglio scontratisi nella stazione Termini, presidiati da poliziotti

F. Monteforte/Ansa

mettere che gli incidenti sono troppi e che forse si è ridotto il livello di attenzione. Due treni non possono tamponarsi come se fossero biciclette». Il problema della sicurezza e del controllo del traffico ferroviario sarà in primo piano nel vertice che il ministro Claudio Burlando ha convocato per questa mattina. Parteciperanno l'amministratore delegato delle

Fs, Giancarlo Cimoli e i responsabili dei diversi settori dell'azienda.

I due macchinisti dell'interregionale sono stati ascoltati fino a tarda sera dagli agenti della Polfer: «Al momento dell'avvio del treno il segnale era verde, poi, per un istante, è diventato rosso e per questo abbiamo bloccato il convoglio - hanno dichiarato - In quel momento abbiamo avverti-

Felicia Masocco

Il ministro nega che la riforma sia «all'americana», è invece molto vicina ad altri modelli europei

«Burocrati, basta privilegi»

Bassanini: Cassese sbaglia, non cerchiamo vassalli ma dirigenti responsabili

ROMA. Il ministro Bassanini sembra molto sicuro di sé. Sostiene di non capire bene le critiche del suo predecessore Sabino Cassese. Appare anzi un po' sorpreso. Dice che le modifiche al ruolo della dirigenza statale «costituiscono in fondo il 5% del disegno di riforma dell'amministrazione pubblica e che se Cassese è d'accordo sul restante 95%, vuol dire che le cose vanno bene».

Signor ministro, Cassese però le rivolge un'accusa pesante. Sostiene che lei vuole una piena subordinazione degli alti burocrati dello Stato al potere politico.

«Sono molto colpito da questo giudizio. Il capitolo della riforma che riguarda l'alta dirigenza è in fondo il meno innovativo. Il modello della temporaneità e responsabilità degli incarichi è già stato sperimentato nei Comuni e nelle Province, è previsto per la Presidenza del consiglio, c'è nella Sanità, vale già per i dirigenti non ai massimi vertici dell'apparato. Noi semplicemente eliminiamo questa anomalia».

Ma stabilite che siano i ministri in carica a decidere di nomine e sostituzioni. Obbligate così i dirigenti al vassallaggio verso i politici.

«I dirigenti generali sono sempre stati nominati da un governo. Questa non è affatto una novità. E anche prima venivano rimossi. Solo che per farlo i governi provvedevano a spostamenti in incarichi di prestigio: la Corte dei Conti, il Consiglio di Stato, organismi internazionali,

ecc. E ciò avveniva anche in mancanza di un minimo di competenza. La soluzione che adottiamo stabilisce solo che anche ai vertici dello Stato gli incarichi vengono dati a termine, come in ogni altro posto. Si elimina un formale privilegio».

Cassese sostiene che questa mancata autonomia fa a pugni non solo con le tradizioni dell'amministrazione italiana, ma più in generale con un modello europeo.

«Non è vero. In Inghilterra il 75% del personale pubblico lavora in agenzie, le cosiddette Next Steps, con direttori a contratto che rispondono direttamente ai ministri. In

in America cambia il presidente ci sono alcune migliaia di persone che vanno a casa, vengono licenziate. E altrettante, di sua fiducia, il nuovo inquilino della Casa Bianca ne assume. Qui, sia chiaro, nessuno perde il posto. Il licenziamento dei dirigenti è previsto, ma solo per inefficienza o violazioni gravi. E anche in questo caso con precise garanzie: a giudicare delle mancanze non è il ministro ma un altro organismo che deve valutare con obiettività. I dirigenti che vengono sostituiti, o per scadenza del mandato o dal governo, passano a altro incarico. In ogni caso i dirigenti si prelevano per il 95% dal ruolo unico, al quale si accede per concorso, e per un massimo del 5% dall'esterno, con contratti a termine».

Resta il fatto che un gran burocrate deve mettersi in guardia di fronte a un ministro o un futuro ministro.

«Guardi, le farò il caso di un capo dipartimento del consiglio che è rimasto in carica con cinque governi, da Amato a Prodi, e recent-

mente se ne è andato di sua iniziativa a Milano a ricoprire un alto incarico con il sindaco Albertini. Perché tanta vitalità? Ma perché quel dirigente è bravo e ha sempre seguito le direttive che gli venivano date. E se un ministro ha sotto mano una persona competente e leale, proprio non ci pensa a sostituirlo».

Parliamo della mobilità, signor ministro, apparentemente l'altra grande novità della legge che avete approvato martedì. Non ha paura di qualche insurrezione?

«Ma niente affatto. Lo spoilsystem è tutta un'altra cosa. Quando



Franco Bassanini.

«Incarichi a tempo indeterminato e inamovibilità sono ormai stati eliminati ovunque, dobbiamo sanare un'anomalia e incentivare l'efficienza»