

Venerdì 13 febbraio 1998

8 l'Unità

## BUFERA SULLE FS

Lunghissimo summit con i dirigenti delle Ferrovie sulla sicurezza. «Le nostre linee sono troppo sature»

## Più sicurezza? Meno treni

Riduzione del traffico nei nodi principali, scatola nera sulle locomotive  
Lasciano il Cda in polemica con Crisci i tre rappresentanti del Tesoro

Con la tempesta che infuria sulle Fs, si sono dimessi i tre rappresentanti del Tesoro - l'azionista nel Consiglio di amministrazione: Mario Cattaneo, Vittorio Coda e Mario Paolillo. Sul ripasto del vertice ormai siamo alle battute finali. La mossa dei tre professori sembra ispirata da Ciampi per far leva sulla poltrona presidenziale e scardinare la tenace resistenza che oppone l'anziano ex presidente del Consiglio di Stato Giorgio Crisci. Vedremo come andrà a finire. Ma gli osservatori più informati ritengono che la svolta è imminente. Non si esclude che già martedì prossimo il consiglio di amministrazione da tempo convocato si concluda con la novità. Anche se resta ancora aperto il problema di chi dovrà sostituire Crisci, ma anche di una diversa natura dell'organismo (non più di indirizzo e controllo, ma di gestione) come vorrebbero i Verdi. Intanto ai fini della sicurezza i treni saranno dotati di una scatola nera per il monitoraggio metro per metro - della corsa e della segnalazione. E sulle linee giunte a saturazione per cui diventa pericoloso aumentare il traffico, non si esclude una riduzione del servizio. Dopo l'incidente alla stazione Termini, ieri per il governo la priorità era quella di far recuperare alle Fs

un rapporto positivo con l'opinione pubblica. Era convocato per una riunione di routine la Commissione di vigilanza del ministero sulle Fs, composta dagli ingegneri della Motorizzazione civile, e il ministro dei Trasporti Burlando ha raggiunto il sottosegretario Soriero che la presiede. Alla fine, in una conferenza stampa ha annunciato le decisioni adottate per far fronte alla transizione tra le iniziative avviate (nuove tecnologie, niente passaggi a livello sulle tratte principali, quadruplicamento, nuovi treni e locomotive) e il loro funzionamento a regime, fra due o tre anni. Ebbene, entro l'anno saranno applicati nei primi 500 treni una sorta di scatola nera, un detector in grado di riversare - quando il treno rientra al deposito - tutti i dati realtivi al viaggio compiuto: velocità, stato dei materiali, stato della segnaletica. Entro il Duemila il detector sarà installato in tutti i 4.000 treni delle Fs.

E poi c'è la possibilità che nelle direzioni più frequentate - Napoli-Milano, oppure Torino-Venezia - in una rete inadeguata possa essere ridotto il numero dei treni e quindi le cadenze orarie. Le Fs daranno il responso sul grado di sopportabilità fra un mese.



IN PRIMO PIANO

## Da stasera due giorni di stop dei capistazione

ROMA. Sciopero sull'intera rete ferroviaria nazionale della durata di 48 ore, dalle ore 21 di venerdì 13 alle ore 21 di domenica 15 febbraio, dei capistazione aderenti all'Ucs. Le Ferrovie assicureranno l'arrivo a destinazione dei treni in corso di viaggio e dei treni a lunga percorrenza facenti parte dei servizi essenziali riportati sull'orario ufficiale. Nella giornata di sabato sono assicurati i treni regionali nelle fasce di massima utenza pendolare 6.00-9.00 e 16.00-21.00, previsti dalla Commissione di Garanzia e riportati sull'orario ufficiale, i treni Eurostar (ad eccezione di alcune relazioni Roma-Torino, Roma-Bolzano, Roma-Bari-Lecce) e altri treni sulle linee fondamentali, ad integrazione dei servizi essenziali, sulle principali relazioni Nord-sud ed Est-ovest.

Le Ferrovie fanno presente che potranno verificarsi ritardi, limitazioni di percorso e soppressioni anche prima dell'inizio della manifestazione. Avvisano, inoltre, gli automobilisti di prestare la massima attenzione nell'attraversare la sede ferroviaria in corrispondenza dei passaggi a livello che, per effetto

di della protesta, potrebbero risultare non protetti.

Il coordinatore del Movimento Diritti Civili Franco Corbelli ha chiesto al pretore di Roma di processare e obbligare le Fs al risarcimento dei danni di tutti i passeggeri rimasti feriti nell'incidente di ieri sera alla stazione Termini. «Le Fs hanno il dovere non solo di garantire l'incolumità dei passeggeri - ha spiegato in una nota Corbelli - ma anche quello di risarcire i danni a quanti, viaggiando in treno, restano vittime di incidenti dovuti alla catastrofica situazione in cui versano le ferrovie nel nostro paese e alla fallimentare gestione dei vertici delle Fs, di tutto l'apparato ferroviario. Se le Ferrovie non riescono a garantire la sicurezza personale dei viaggiatori devono, nel caso di incidenti, risarcire le incolpevoli vittime di tutti i danni loro arrecati».

«I nostri legali - ha concluso Corbelli - stanno valutando anche l'ipotesi di denunciare le Ferrovie per attentato alla vita dei passeggeri per i prevedibili, continui, e per questo ingiustificati, disastri ferroviari».



La carrozza scontrata nella stazione Termini a Roma

Ansa

L'INTERVISTA. Il titolare dei Trasporti difende Cimoli, e sull'Alta Velocità dice: dai Verdi accuse infondate

## Burlando: i veleni escono da qui

Durissimo attacco del ministro alle Fs: «L'azienda è un centro di interessi pazzeschi»

ROMA. «Non mi nascondo le difficoltà del momento, per me e per Cimoli. Ma bisogna reagire portando fino in fondo il processo di rinnovamento delle ferrovie». Claudio Burlando è alla conclusione di una delle sue giornate più nere da ministro dei Trasporti. Magistrati che continuano a indagare sui vertici delle Fs, rappresentanti del consiglio di amministrazione che si dimettono, locomotive che tamponano treni sui binari, passeggeri che minacciano di lanciare il macchinista.

Il ministro attacca Villa Patrizi, la sede delle Fs adiacente al suo dicastero. Attacca il nido dei serpenti: «La maggior parte delle cose usate contro di me escono da questo palazzo, un centro di interessi pazzeschi in cui si sta consumando uno scontro furibondo». Siamo in piena guerra fra il ministro che insieme all'amministratore tenta la dislocazione di colossali interessi, e chi resiste. Una guerra di cui i primi a fare le spese, sono i viaggiatori. Ad una sola domanda il ministro evita di rispondere. È quella, delicatissima, sul massimo vertice delle Fs, la figura del presidente Crisci. Neppure durante la conferenza stampa aveva risposto alla domanda sul consiglio di amministrazione: meglio che se ne occupi il ministro del Tesoro Ciampi, più competente in quanto unico azionista della Fs-Spa, della quale il ministro dei Trasporti è l'organo vigilante.

«Sulla sicurezza oltre al fattore fisico del materiale degradato, gioca il fattore umano. Sono arrivati al pettine l'organizzazione dell'azienda, la capacità di comando, il grado di identificazione del personale. Quando si verifica un incidente, evitiamo di banalizzare additando l'errore umano; bisogna vedere come nasce l'errore umano. Dopo però occorre affermare il principio di responsabilità di chi commette errori. Per questo dobbiamo accertare, le responsabilità, con gli strumenti che stiamo predisponendo. Entro un mese le Fs avranno misurato il grado di saturazione delle linee oltre il quale non sopportano traffico, vedremo come provvedere con gli enti locali e i sindacati. Entro un anno il monitoraggio dei treni con la scatola nera. Dobbiamo verificare se il superamento dei limiti di velocità è frequente o eccezionale, e quando è l'eccezione fino a che

integrata - la stessa impresa fa il progetto e lo realizza - assegnati degli anni '80 con il pretesto dell'urgenza, erano stati portati in porto. Nella Tav il modo in cui è stato costruito il rapporto pubblico-privato non stava in piedi».

Veramente Lei lo aveva condiviso, quel rapporto con i privati che partecipavano al capitale della Tav per l'Alta velocità al 60%.

«E sono ancora d'accordo sui privati che partecipano con il 60% agli investimenti, con il project financing eccetera. La questione è che non hanno retto i rapporti societari, infatti le banche non ci hanno messo i soldi e il "terzo atto" - per fortuna sventato - con tutte quelle clausole di garanzia avrebbe totalmente deresponsabilizzato i privati».

Un quadro davvero sconfortante.

«Con tali presupposti arriva il momento in cui c'è il collasso, tutto si sfrangia... Ad esempio la riduzione del personale. Non si può dire, com'è avvenuto, bastano i requisiti contributivi per andarsene, si creano vuoti drammatici nel sistema. Questa volta invece gli eventuali pensionamenti di anzianità avverranno soltanto laddove ci sono esuberanti verificati».

Tutto si sfrangia, il personale è allo sbando in un quadro di incertezza e sfiducia. Non siamo anche per questo ai limiti della sicurezza?

«Sulla sicurezza oltre al fattore fisico del materiale degradato, gioca il fattore umano. Sono arrivati al pettine l'organizzazione dell'azienda, la capacità di comando, il grado di identificazione del personale. Quando si verifica un incidente, evitiamo di banalizzare additando l'errore umano; bisogna vedere come nasce l'errore umano. Dopo però occorre affermare il principio di responsabilità di chi commette errori. Per questo dobbiamo accertare, le responsabilità, con gli strumenti che stiamo predisponendo. Entro un mese le Fs avranno misurato il grado di saturazione delle linee oltre il quale non sopportano traffico, vedremo come provvedere con gli enti locali e i sindacati. Entro un anno il monitoraggio dei treni con la scatola nera. Dobbiamo verificare se il superamento dei limiti di velocità è frequente o eccezionale, e quando è l'eccezione fino a che



Il ministro dei Trasporti Claudio Burlando

Ap

## Cagliari, Bari, Roma tanti piccoli incidenti

Uno dei carrelli di una delle cinque carrozze di un treno della linea Cagliari-Macomer è uscito dal binario durante una manovra. L'incidente è accaduto stamane nella stazione delle Ferrovie dello Stato del capoluogo e non vi sono state conseguenze per i passeggeri (il convoglio era vuoto), né disagi per la circolazione. Il treno è partito con un lieve ritardo. Pezzi di un muro pericolante sono caduti in serata a Bari sui binari delle Ferrovie Appulo-Lucane gestite dalle Ferrovie dello Stato - della tratta Bari-Taranto, all'altezza di via Capruzzi. Si tratta di parti di un muro pericolante di un immobile che si trova a ridosso dei binari. L'incidente non ha provocato conseguenze e non sono stati segnalati disagi per quanto riguarda il traffico ferroviario. Sul posto sono intervenuti i vigili del fuoco che stanno procedendo alla rimozione delle parti di muro finite sui binari. Pesanti disagi hanno subito centinaia di viaggiatori che oggi hanno preso il treno delle 14.05 in partenza da Roma per Nettuno. A causa di un guasto al locomotore il treno è arrivato a destinazione solo intorno alle 16.30. Il guasto è avvenuto davanti alla stazione di Roma Casilina, dove il convoglio si è fermato. «Ma nessuno - denunciano i viaggiatori - si è preoccupato di avvisare sui tempi di attesa o di dire, perlomeno, cosa fosse accaduto». Per circa un'ora, così, gli utenti sono rimasti bloccati sul treno, che aveva le porte sbarrate. Verso le 15 l'altoparlante ha avvisato che il viaggio sarebbe ripreso, ma quando il treno è arrivato alla stazione di Campoleone i viaggiatori sono stati fatti scendere per attendere il treno successivo che doveva arrivare da Roma. «È stata una vicenda allucinante», ha detto un pendolare.

punto mette a rischio la sicurezza. Cerchiamo una soluzione condivisa, non è possibile che ogni incidente, quando ci vorrebbe la massima solidarietà, diventi oggetto di scontro fra lavoratori e azienda. C'è il nuovo contratto, speriamo che venga sottoscritto anche dal Comu: sono previste più ore di conduzione, ma è pur vero che si redistribuiscono i carichi di lavoro».

Il vertice delle Fs lo avete nominato solo un anno fa, ed è già in crisi.

«Cimoli e il suo gruppo dirigente si sono trovati in una situazione difficilissima. Qui passano interessi giganteschi, pazzeschi, e l'idea che cambi la loro dislocazione ha suscitato uno scontro furibondo nell'azienda. Da questo palazzo è uscita la maggior parte delle cose usate contro di me. Il ministero ha funzioni di vigilanza sulle Fs da quando sono una Spa, ma non le ha mai esercitate. Non si era deciso neppure chi dovesse farlo. Poco dopo il mio arrivo, con un decreto ministeriale dell'ottobre 1996, le funzioni le ho assegnate io alla direzione generale della Motorizzazione. In questo grande centro di potere che sono le Fs, adesso c'è un organo che vigila, c'è il Parlamento che controlla, c'è un gruppo dirigente che chiude gli appalti a prestazioni integrate, che taglia di 450 miliardi il costo della Roma-Napoli».

Intanto però tre membri del Cda si sono dimessi.

«Non mi nascondo le difficoltà del momento, per me e per Cimoli, ma dobbiamo reagire portando fino in fondo il processo di rinnovamento. Questa vicenda ormai può avere soltanto due esiti: o si blocca, o si va fino in fondo».

Nella conferenza stampa Lei ha citato il quadruplicamento in corso per l'Alta velocità, ma i Verdi continuano a sparare a zero.

«Tutto quello che si sta facendo lo si decide insieme al ministro dell'Ambiente Ronchi. Se i Verdi attaccano l'Alta velocità per le tangenti, sono d'accordo. Se attaccano la struttura societaria, sono d'accordo: l'on. Galletti ha sempre detto che bisogna cambiarla, io l'ho fatto. Se i progetti si devono cambiare per renderli compatibili con le merci e il territorio, li abbiamo già cambiati».

Raul Wittenberg

Interrogato per 7 ore ex presidente Italferr  
Inchiesta sulla Tav  
Necci rifiuta confronto con Maraini

DAL CORRISPONDENTE

PERUGIA. Ormai è guerra aperta tra la Procura della Repubblica di Perugia, da una parte, e Lorenzo Necci e Renato Squillante dall'altra. Ieri i due, che sono stati arrestati qualche giorno fa su iniziativa dei magistrati perugini nell'ambito dell'inchiesta sulla Tav per presunti episodi di corruzione, hanno fatto scena muta di fronte al Gip, Petrazzini, avvalendosi della facoltà di non rispondere. Renato Squillante ha anche detto chiaramente ai giornalisti che da ora in poi, visto che tutte le contestazioni che la Procura gli muove la legge prima sui giornali, parlerà soltanto attraverso gli organi di informazione. Ha parlato invece, e tanto, Emilio Maraini, ex presidente della società «Italferr-Sis Tav», colui che, assieme all'altro manager delle ferrovie, Ettore Incalza, ex presidente della società «Tav», è accusato di aver affidato consulenze miliardarie agli avvocati Fiorenzo Grollino e Astolfo di Amato, arrestati anch'essi.

Consulenze che, a parere della Procura, null'altro erano che «utilità» a favore del magistrato Giorgio Castellucci, titolare dell'inchiesta sull'Alta velocità, il quale avrebbe dovuto «pilotare» o «aggiustare» l'indagine giudiziaria, tenendo al riparo da eventuali guai con la giustizia Necci e Pierfrancesco Pacini Battaglia. Gli inquirenti, infatti, sostengono che quegli onerosi incarichi (oltre sei miliardi di lire) «restano privi di una causa che consenta di giustificare un siffatto esborso». Dunque, Emilio Maraini potrebbe rivelarsi «l'uomo chiave» di questa inchiesta.

Negli ambienti della Procura non si nasconde una certa soddisfazione per le dichiarazioni rese da Maraini in sette ore di interrogatorio. E quando i magistrati, a sorpresa, hanno messo Necci e Maraini uno

di fronte all'altro, per un confronto diretto, l'ex amministratore delegato delle Fs ha ribadito di volersi avvalere della facoltà di non rispondere.

Pare, insomma, che ora la faccenda si stia complicando parecchio per Lorenzo Necci perché quel Maraini la cui «sorte giudiziaria» a lui poco interessava, ora avrebbe deciso di collaborare con la giustizia indicando circostanze e particolari che incastrebbero Necci alle sue responsabilità, ed avrebbe anche confermato agli inquirenti che sarebbe stato proprio l'ex amministratore delegato delle Fs ad indicargli le persone cui affidare le consulenze.

La differente posizione processuale di Necci e Maraini, e forse anche la volontà di quest'ultimo di collaborare, potrebbe spiegarsi con la lettura di un passo della richiesta delle ordinanze di custodia cautelare firmata dai Pm umbri. In una delle tante intercettazioni ambientali agli atti dell'inchiesta Pacini Battaglia spiega ad Ettore Danesi: «noi abbiamo tirato fuori Necci totalmente, ma in compenso abbiamo messo nella merda Incalza e Maraini e Necci era un po' arrabbiato con «quelli», perché avrebbero dovuto tirarsi fuori da soli, senza esporlo».

Maraini e Incalza, infatti, erano i principali indagati dell'inchiesta sulla Tav condotta da Castellucci (che poi chiese per due volte l'archiviazione) mentre, scrive il Gip nella sua ordinanza, Necci era in una posizione di «latente indagato». I due però, scrive ancora il Gip, erano in grado di far sentire la loro voce in quell'inchiesta «una volta che fossero stati abbandonati al loro destino». E, forse, è quello che Maraini ha fatto ieri, e che Incalza potrebbe fare questa sera quando sarà ascoltato dal Gip Petrazzini.

Franco Arcuti