



Eurostar trancia la linea elettrica sull'Appennino tra Firenze e Bologna. Ritardi fino a quattro ore e lughe attese nelle stazioni

# Salta il cavo, treni nel caos

## Ore di ritardi, trentamila passeggeri bloccati

BOLOGNA. Uno strappo ha messo in ginocchio l'Italia ferroviaria. Il colpo da Ko alle comunicazioni su rotta della penisola lo ha assestato alle 16 e 44 di ieri l'Eurostar 9444 proveniente da Roma e diretto a Venezia. Mentre sfrecciava tra le colline di Monzuno, sull'Appennino, a pochi chilometri da Bologna, il convoglio ha tranciato di netto i cavi elettrici sui quali poggiava i pantografi.

I fili hanno sciabolato a mezz'aria per una frazione di secondo per poi adagiarsi su entrambe le linee. Risultato: da quel preciso momento nessun convoglio è più stato in grado di attraversare l'Appennino.

Linea interrotta prima su entrambe le direttrici poi su quella diretta a nord, cosicché l'unica funzionante si è trasformata in un terrificante collo di bottiglia a doppio senso alternato.

A Bologna, Milano, Firenze i convogli hanno registrato ritardi tra le due ore e mezza e le quattro ore, fino ai ritardi "senza limite" dei treni provenienti dalla Calabria.

Verso sud la linea ha ricominciato a funzionare a pieno regime solamente nella tarda serata. Nella direzione opposta - quella del cavo tranciato - la comunicazioni sono invece rimaste precarie per quasi tutta la notte.

Ancora alle 23 di ieri - nonostante la linea fosse già stata ripristinata - almeno otto convogli carichi di passeggeri erano ancora ostaggio di ritardi tra le due ore e mezza e le quattro ore, costretti a viaggiare a velocità ridottissime. Le Fs hanno annunciato che alle 23,45 la circolazione era tornata regolare.

Da tempo, le Ferrovie dello Stato sono alle prese con i problemi dell'Eurostar: oltre ai condizionatori d'aria non proprio impeccabili e alle porte talvolta difettose, si sa che il supertreno ha il «vizio» di tranciare i cavi dell'alta tensione. Non capita ogni giorno, ma capita.

«Per la verità si sperava non capitasse più» confessavano nella tarda serata di ieri i funzionari delle Fs, quando già il 9444 aveva strappato lo strappabile. Ironia, il Roma-Venezia è riuscito ad arrivare a

Bologna utilizzando il pantografo anteriore. Ma dopo di lui è stato il diluvio. Entrambe le linee sono rimaste interrotte per novanta minuti buoni.

Alle 18.25 una squadra d'emergenza ha riattivato il primo binario, verso sud, sgombrandolo dai cavi caduti. «Di treni coinvolti ne risultano quattro, tre Eurostar e un Eurocity» spiegavano mezz'ora più tardi dall'ufficio movimento della stazione di Bologna. «Tra poco anche l'altra linea verrà ripristinata. Si va verso la normalizzazione» veniva annunciato con fiducia. Sbagliando, purtroppo.

Alle dieci di sera - quasi quattro ore più tardi - le stazioni erano infatti ancora piene di passeggeri potenziali che attendevano convogli con ritardi extra-large. A Milano, in una stazione affollata di persone che imprecaivano, il record era di quattro ore, registrato dall'Intercity delle 19.50 da Reggio Calabria. Ma anche i convogli previsti da Roma «vantavano» ritardi tra le due ore e 45 minuti e le due ore e mezza. Da Bologna intanto si veniva a sapere

che un altro pezzo di linea era caduto nell'immediata periferia della città, località San Ruffillo, tranciato sempre dall'Eurostar 9444.

E le Fs? «Si è cercato di rimediare nel minor tempo possibile - spiegava Federico Manzella, delle relazioni esterne mentre le stazioni pulsavano di viaggiatori in attesa: nel frattempo facciamo di tutto per alleviare l'attesa di chi è rimasto bloccato, anche se ci rendiamo conto che ci vorrebbe ben altro».

Oltre al «bonus» per viaggi successivi, le Fs hanno distribuito un biglietto gratuito identico a quello «annullato» dal ritardo. Ogni convoglio in grado di farlo si è trasformato in un distributore automatico di cene e panini. Alla stazione di

Firenze - come in tutte le altre del resto - ai passeggeri è stato offerto a seconda dei casi il taxi gratuito o il pernottamento in hotel, visto che per molti di loro le coincidenze internazionali con il Nord Europa erano ormai irraggiungibili. Si diceva del «vizio» dell'Eurostar di strappare i fili dell'alta tensione. Non è solo una voce. Lo stesso Manzella, voce delle Fs, lo ha confermato ieri sera: «Per via di questo grave difetto abbiamo bloccato i pagamenti alla Trevi che costruisce i convogli Per noi è un difetto inaccettabile, tenuto conto che quei treni costano più di 40 miliardi l'uno».

Fulvio Orlando



Ferraro/Ansa

## Nell'epicentro del grande blocco che ha diviso in due l'Italia Migliaia alla stazione di Bologna «Prigionieri su un binario morto»

Tutti a guardare i tabelloni dove si moltiplicano le scritte «ritardo indefinito». Rabbia senza scene di isteria. Doppio guasto in poche ore sulla linea per Firenze.

BOLOGNA. Ore 21, atrio della stazione ferroviaria di Bologna. Il popolo del treno è con il naso all'insù a scrutare il quadrante degli arrivi e delle partenze nella speranza che qualcosa si muova. Ma da tempo, forse più di un'ora, non accade niente. E se qualche scritta si muove è solo in peggio. Poi passa un quarto d'ora. E quasi ovunque scorre implacabile la formula «ritardo indefinito», come per dire lasciate perdere.

Si salva l'Intercity per Milano delle 17.46, sul quale sono più precisi: ritardo di 3 ore e 46 minuti. A quello che viene da Reggio Calabria va un po' meglio, ha solo un ritardo di 2 ore e 40. Per gli altri treni spunta implacabile il «ritardo indefinito». Quaranta convogli, tanti sono quelli sul quadrante, bloccati chissà dove, dispersi in mezzo campagna o in qualche remota stazioncina dove ci sono gli scambi per «riposare». Forse trentamila passeggeri in attesa di sapere quale sarà il loro destino. Altrettanti ad aspettarli in giro per l'Italia.

Perché il black out non lo pagano solo quelli che viaggiano sui treni, ma anche gli amici, i parenti che vanno alla stazione ad attenderli. E si sa che la domenica sera è uno dei momenti di maggior traffico dell'Italia che viaggia su rotaia. Uomini, donne, bambini, giovani, anziani con i loro carichi di valigie, di pensieri, di

appuntamenti restano paralizzati, bloccati, impotenti. Un'attesa confusa, caotica, carica di tensione e di rabbia, ma anche di rassegnazione.

Che la ferrovia sia impazzita basta guardare il piazzale della stazione: una bolgia di macchine incolonnate che attendono passeggeri che non arrivano o che portano gente che non riuscirà a partire. Ad aspettare ci sono anche due pulman. Ma anche per loro non c'è speranza.

Davide se ne deve tornare a Roma perché la mattina l'attende il lavoro. L'accompagna la fidanzata. Era prenotato sull'Eurostar delle 19.35. Ma rinuncia perché non garantiscono la partenza. Ritenterà il giorno dopo, di mattina presto, sperando che funzionino. Il signor Francesco, sulla quarantina, si porta addosso tre valigie. È carico come un mulo. «Non mi faccia parlare. Questa è una banda di farab... Altro che licenziare. Prendiamo qualcuno di quei papaveri là che pagano tanto...». Roberto deve rientrare in caserma. Ha una sacca enorme. È insieme ad altri commilitoni. «Avremmo dovuto essere in caserma a Roma entro le 23. Rischiamo la punizione». Nella hall della biglietteria ci sono lunghe file agli sportelli, ma non ci sono scene di isteria.

L'ufficio informazioni, neanche a dirlo, è subissato da mille richieste. Le risposte non sono risposte. Si allarga

no le braccia. Guasto sulla linea, ritardo indefinito. Quello che ogni tanto viene ripetuto all'altoparlante. Alle 21, 30 da Milano, arriva un treno diretto verso il sud. «In arrivo da Milano - recita lo speaker - l'Intercity per Roma. Partirà dal binario sei anziché dal binario uno». Si fa strada un po' di ottimismo che sfuma in pochi secondi. Ma quando partirà? La sentenza del tabellone stronca ogni speranza: «Ritardo indefinito».

Ci sono tedeschi e inglesi, mezzi svestiti per il caldo e la bolgia, che si aggirano senza meta. Chiedono all'uno e all'altro per «Florence», ma non ci capiscono niente. Si guardano attorno smarriti. Forse non gli è mai capitato di vedere una cosa del genere. E così imparano che l'Italia è anche questa, quella dei treni che sono un disastro.

Sul primo binario c'è una ressa di gente in attesa. Forse duemila, tremila persone. Ormai hanno capito che sono finiti su un binario morto. Giovanni li prende con filosofia: «Devo andare a Prato. E che devo fare? Aspetto... Non c'è altro da fare. Non è la prima volta che mi capita». Calogero è una persona anziana vestita come una volta. La sua destinazione è Reggio Calabria. «Sono venuto a trovare mia figlia che s'è trasferita a Bologna per lavoro. È la prima volta che faccio un viaggio così lungo in treno.

Masarà anche l'ultima».

Sul primo marciapiede c'è anche l'ufficio movimento. È un via vai di ferrovieri e di tecnici. C'è grande agitazione e tensione. Sentono che su di loro sono puntati i riflettori. Alle 20 pensavano di avere risolto il guasto sulla linea aerea a Monzuno, quando è arrivato un altro guaio imprevisto. Una vera e propria tegola. Un funzionario che non vuole fare il suo nome e che è sommerso dagli squilli di telefono che suonano tutti insieme è scolorito: «Si sono allentati dei fili della linea aerea proprio poco lontano all'ingresso della stazione verso San Ruffillo. Ci hanno comunicato che ci sono dei pendini staccati e i fili sono andati fuori posto. Bisogna bloccare i treni. Ci sono quelli del po-

meriggio ancora fermi. Stiamo organizzando le squadre d'intervento perché vadano sul posto».

Sono quasi le 21. La squadra di intervento è pronta a partire. Sono due carri gialli carichi di tutte le attrezzature. C'è la matassa con il filo di rame, ci sono le perliche per disattivare l'alta tensione, i ganci per legare i fili. Quello che ci vuole. Sono dieci uomini, dieci operai. Il caposquadra Mengoli ha l'aria dell'uomo dai nervi saldi. «Certo che il guasto lo troviamo. Con questo ci andiamo a sbattere contro. A ripararlo si fa presto». C'è da sperarlo e l'Italia ferroviaria sarà infinitamente riconoscente all'operaio ferroviere Mengoli.

Raffaele Capitano

Allontanati dal servizio due impiegati alle biglietterie di S. Maria Novella per «irregolarità amministrative»

## Altri due licenziamenti a Firenze

FIRENZE. Chi sbaglia paga. E come se paga. E infatti alle Ferrovie si continua a licenziare. Questa volta però non si tratta di macchinisti bensì di impiegati sui quali pende l'accusa di irregolarità amministrative. I destinatari del provvedimento sono due dipendenti della biglietteria della stazione di Santa Maria Novella a Firenze.

La notizia si è diffusa tra i lavoratori nella serata di sabato e solo ieri mattina la decisione è stata confermata dal portavoce locale dell'azienda che non ha voluto però, «per una questione di riservatezza», comunicare i nomi dei due ferrovieri né quali siano le irregolarità di cui sono accusati. Nessuna precisazione nemmeno su un eventuale coinvolgimento della magistratura nella vicenda. Che comunque appare diversa da quelle che l'hanno preceduta.

In attesa di appurare se gli illeciti si siano verificati davvero, quello che sconvolge il dipartimento di Firenze è la notizia stessa dei licenziamenti in un'azienda dove da sempre il posto di

lavoro è considerato blindato. Alla biglietteria della stazione di Santa Maria Novella il sentimento che domina è quello dell'incredulità. «Quando abbiamo sentito la notizia in tv abbiamo pensato ad uno scherzo» commenta un impiegato. Nessun altro vuol parlare del caso che coinvolge i due lavoratori che ieri non erano in servizio e che pare non siano mai stati implicati in casi simili.

Le verifiche su presunte irregolarità sono state avviate alcune settimane fa e partono direttamente da Roma. I due destinatari del licenziamento sarebbero impiegati con diversi anni di servizio alle spalle. Che la vicenda fiorentina sia di tutt'altro tenore rispetto a quella dei tre macchinisti, lo rivela anche l'atteggiamento dei sindacati. Che esprimono cautela e sospendono il giudizio fino a quando i fatti non saranno più chiari. Ezio Gallori, ex ferroviere fondatore del Comu, il sindacato autonomo dei macchinisti, afferma di essere «contro tutti i ladri», ma invita anche a «non mischiare il vino con l'aceto»

e a distinguere chiaramente tra illeciti ed errori. «Se sarà provato che i due ferrovieri della biglietteria di Firenze si sono appropriati di soldi, il provvedimento è ineccepibile» commenta Gallori. Se, viceversa, si trattasse di



semplici errori bisognerà chiedere loro scusa». «Voglio ricordare che alcuni anni fa - dice ancora - fu licenziato un macchinista di Firenze perché si era ripetutamente appropriato di fiori della serra della stazione. La cosa fa-

rà ridere ma allora nessuno si mosse in sua difesa. Siamo contro tutti i ladri, anche se vorremmo che le Ferrovie non si fermassero a quelli che rubano solo mele».

Estremamente prudenti anche i sindacalisti della Cgil e della Cisl. Damiano Marrano, segretario provinciale della Filt Cgil, avverte che i licenziamenti fiorentini non possono essere messi sullo stesso piano di quelli degli altri ferrovieri. «Non so che cosa sia successo e quindi non me la sento di esprimere giudizi» dice Marrano. «So però che questa prova di forza a suon di licenziamenti non mi piace affatto. Nel caso dei macchinisti, poi, mi pare che le Ferrovie, anziché preoccuparsi di rimettere in moto la macchina, si mettano a giocare a fare i duri come negli anni '50». Dello stesso avviso Ciro Recce,

Silvia Gigli

## LA POLEMICA

## Stajano e Anna Donati: «No, caro Burlando la politica dica la sua»

ROMA. Le dichiarazioni del ministro dei Trasporti Claudio Burlando al nostro giornale e al «Corriere della Sera» riacendono le polemiche sui licenziamenti nelle ferrovie. Il presidente della Commissione trasporti della Camera, Ernesto Stajano, sostiene che «se deve valere il chi sbaglia paga,

pretendere di gestire un'azienda che costa così tanto al paese senza nessun controllo da parte del Parlamento e dei partiti». Secondo Stajano l'amministratore delle Fs Cimoli ha sbagliato nei licenziamenti perché tale scelta «rompe quel clima sindacale fecondo che si era finalmente creato con la firma del contratto di lavoro».

La polemica scoppia anche dentro il Pds. Il deputato Eugenio Duca è in totale contrasto con il ministro suo compagno di partito proprio sulla questione di fondo, l'autonomia della gestione nelle Fs rispetto alla politica: «Come si può ritenere che la politica rimanga fuori dalla difesa di fondamentali diritti di civiltà giuridica e aspettare il pretore o il collegio arbitrale?», si chiede il deputato Pds.

Ed ora il sindacato. Il segretario della Filt Abbadesse, interpellato da «l'Unità», sostiene che è finita l'epoca della collusione con l'azienda, e che nel caso dei licenziamenti il sindacato «ha il dovere di intervenire». Chi sbaglia deve pagare, ma in questo caso si sono scaricati sui ferrovieri «l'inefficienza dei gruppi dirigenti e l'obsolescenza delle infrastrutture e di gran parte del materiale rotabile». Abbadesse ricorda come la Cgil è stata solitaria nel denunciare «questo gruppo dirigente» che continuava la politica sciagurata dei prepensionamenti indiscriminati che negli anni scorsi ha svuotato interi servizi con le conseguenze sotto agli occhi di tutti. Il segretario della Filt ribadisce che i licenziamenti sono un siluro contro il consiglio di amministrazione di Demattè lanciato da «una parte del gruppo dirigente che sta giocando all'oscuro».

A proposito di Consiglio di amministrazione, Anna Donati smentisce che nella riunione di venerdì ci sia stato uno scontro fra lei e Cimoli sulla questione dei licenziamenti, riconoscendosi nella formula della «presa d'atto» suggerita da Giancarlo Tesini e fatta propria unanimemente dagli altri.

Tornando alle dichiarazioni di Burlando, Savio Galvani del Comu pensa che «anche il ministro si è iscritto al partito dei licenziamenti», ma riconosce però che chi sbaglia deve pagare. Non con punizioni, ma «con giuste sanzioni al termine di una ricognizione senza pregiudizi». Il segretario della Cisl Natale Forlani trova singolare che «in un momento così particolare, con un nuovo Cda, si sia arrivati a decidere provvedimenti così drastici».

Raul Wittenberg

Le tangenti a Dc e Psi per le ferrovie

## Scalo «Firenze» di Milano Si è costituito Lodigiani

L'imprenditore Vincenzo Lodigiani, 65 anni, si è costituito ieri alla Guardia di Finanza nell'aeroporto milanese di Linate. Lodigiani è arrivato ieri sera con un volo proveniente, via Amsterdam, dal Messico, che aveva raggiunto dal Costarica. Era ricercato per un ordine di custodia cautelare emesso dal Gip Maurizio Grigo nell'ambito dell'inchiesta sulle tangenti (oltre 3 miliardi e 700 milioni di lire) pagate a Dc e Psi dal consorzio «Ferscalo Firenze», del quale la «Lodigiani» faceva parte, per lo sblocco dei lavori dell'appalto per la costruzione di un'officina di assistenza ai treni alle porte di Milano.

Lodigiani sarà rinchiuso nel carcere di San Vittore. Lodigiani è accusato di concorso in corruzione, falso in bilancio e violazioni fiscali e societarie. Per questa vicenda il 22 gennaio furono arrestati il banchiere italo-svizzero Pierfrancesco Pacini Battaglia (ora detenuto in una clinica nel milanese) e l'imprenditore Luigi Rendo, poi rimesso in libertà su decisione del Tribunale del riesame. È ancora ricerca-

to il faccendiere svizzero Roger Francis mentre l'ex amministratore straordinario delle Fs Lorenzo Necci ha subito l'obbligo di dimora nella sua abitazione di Tarquinia.

Secondo l'accusa, per le tangenti a Dc e Psi, che servivano a sbloccare gli appalti, il consorzio avrebbe pagato tre miliardi e 733 milioni per consulenze fittizie alla società inglese Corak, riferibile a Francis. La Corak - per la Procura - fu indicata agli imprenditori da Pacini Battaglia, che a sua volta, era stato indicato dai politici. Il denaro dalla Corak finì alle società «Kontexa Ag» e «Hitchin Investments». Per accertare i benefici dei conti di queste due società, i magistrati sono in attesa dei risultati di rogatorie in Gran Bretagna.

Nei giorni scorsi i difensori di Lodigiani si erano rivolti al tribunale del Riesame chiedendo l'annullamento dell'ordinanza ma il ricorso è stato ritenuto inammissibile perché presentato prima che il Gip Grigo integrasse l'ordinanza originaria con il pericolo di fuga.