

Mercoledì 11 marzo 1998

4 l'Unità

IL CASO FERROVIE



Più di 100mila miliardi dati negli ultimi sei anni. Il totale erogato a Fs, poste, telefoni ed Enel è pari a 344mila miliardi

Ferrovie «mangiasoldi»

Dallo Stato 226mila miliardi in quindici anni

ROMA. Una vera e propria montagna di soldi, sicuramente non utilizzati nel modo migliore. In quindici anni Ferrovie, telefoni, poste, Enel e trasporti locali hanno assorbito dalle casse dello Stato più di 344.000 miliardi di lire. Una cifra praticamente equivalente alla somma di tutte le manovre d'aggiustamento sostenute dall'Italia negli ultimi sei anni, una somma pari ad un sesto dell'intero debito pubblico accumulato dal nostro paese.

Le ultime elaborazioni di aggiornamento alla Relazione previsionale e programmatica compiute dal ministero del Tesoro dimostrano come il maggior onere per i conti pubblici rimane il capitolo Ferrovie, che in questo arco di tempo è costato oltre 226.000 miliardi di lire, più di 100.000 miliardi nei soli ultimi sei anni. Il volume massimo di denaro pubblico venne destinato alle Ferrovie nel 1994, quando il totale sfondò i 20.000 miliardi, mentre quest'anno il Tesoro prevede un onere di oltre 17.000 miliardi di lire, pari allo 0,8% del Pil.

Dal 1984 ad oggi l'onere a carico dello Stato per i principali servizi pubblici si è mantenuto media-

mente intorno ai 23.000 miliardi all'anno, ma in termini percentuali rispetto al Pil si sta assistendo ad un lento ridimensionamento; e per la prima volta quest'anno il ministero del Tesoro prevede di scendere al di sotto dell'1% del prodotto interno lordo (nel 1985 l'onere per i conti pubblici era pari al 2,7% del Pil).

Nel corso del 1998 Ferrovie, Poste e Trasporti locali, secondo le ultime stime dei tecnici del superministero di Carlo Azeglio Ciampi, assorbiranno 18.056 miliardi. Alle spalle delle Ferrovie si piazzano i «Trasporti locali», che dall'84 a oggi hanno drenato oltre 71.000 miliardi di lire, mentre terzo in classifica è il capitolo «Poste» con 38.547 miliardi ricevuti in 15 anni, di cui 2.000 nel biennio 1997-98. In questo caso l'impegno finanziario non si è tradotto nel tempo in un analogo miglioramento degli indicatori di efficienza utilizzati dai tecnici per misurare la qualità dei servizi nel settore postale: il rapporto fra costo del personale e costi correnti, che nel 1990 era pari all'83% nel 1995 era sceso fino al 76%, è tornato a crescere nel 1996 raggiungendo il 79%; mentre i ricavi tariffari non

sono riusciti a coprire nel biennio 1996-97 oltre il 91% dei costi correnti.

Intanto, ieri il ministro dei Trasporti Claudio Burlando, costretto da un altro impegno di governo, non ha partecipato ad un'audizione parlamentare in programma alla Commissione Trasporti di Montecitorio. Al suo posto, alla riunione si è presentato il sottosegretario ai Trasporti Giuseppe Soriero. Soriero, rispondendo a una interrogazione di un gruppo di deputati leghisti (primo firmatario Pietro Fontanini) ha negato che le vetture passeggeri delle Fs siano sporche. Come ha riferito lo stesso parlamentare interrogante, il sottosegretario ai Trasporti ha affermato che la qualità ed i servizi forniti dalle Fs sono a livello europeo, e non è vero che la carrozze viaggiatori siano sporche. Inoltre, secondo la stessa fonte parlamentare, Soriero avrebbe riferito che il garante della concorrenza e del mercato non ha rilevato niente di anormale in merito agli appalti espletati dalle Fs Spa. Infine, è stato recisamente esclusa l'esistenza di un consorzio che raccoglie tutte le imprese che operano nel settore delle pulizie dei treni.

IL PESO DEI SERVIZI PUBBLICI					
Oneri a carico del bilancio dello Stato per Enel, Ferrovie, trasporti locali, Poste e l'impegno totale (comprensivo anche di Sip-Telecom e Rai, i cui importi annuali sono di minore entità) nel periodo 1984-1998. (Valori espressi in miliardi di lire).					
Anno	Enel	Ferrovie	Poste	Trasporti	TOTALE
1984	1.345	10.219	1.972	4.149	17.791
1985	1.795	12.610	2.730	4.818	21.953
1986	345	13.030	2.895	4.592	21.115
1987	120	13.134	2.806	5.164	21.373
1988	120	14.299	3.135	6.043	23.676
1989	410	15.959	2.759	4.823	24.290
1990	452	14.193	3.625	4.537	22.942
1991	-	13.909	3.031	4.818	21.925
1992	500	16.740	4.264	5.646	27.503
1993	1.046	16.643	5.332	5.266	28.286
1994	378	20.151	1.787	4.939	27.254
1995	-	17.172	1.035	5.373	23.580
1996	-	18.982	1.157	5.630	25.769
1997	-	12.182	1.110	5.336	18.627
Stime '98	-	17.147	909	ND	18.056
TOTALE	6.511	226.370	38.547	71.134	344.183

P&G Infograph

Sedici ore di attesa per il volo Roma-Caracas

ROMA. È stata una vera odissea, quella dei 267 passeggeri Alitalia che ieri alle 11 del mattino dovevano imbarcarsi sul volo «AZ 668» diretto a Caracas, in Venezuela. Per problemi tecnici, come ha spiegato poi in serata la compagnia di bandiera, quel jumbo è decollato solo alle cinque del pomeriggio. Stanchi, distrutti da sedici ore di tensione, finalmente i passeggeri, tra cui molti bambini, sono riusciti a lasciare Fiumicino. I problemi sono iniziati all'una, quando l'Alitalia ha prima rinviato e poi annullato per «problemi tecnici all'apparecchio», il volo. Da quel momento, e fino alle quattro del mattino, i passeggeri sono rimasti abbandonati a se stessi. Solo dopo tre ore, e in seguito alle loricorrispettive proteste, la compagnia ha deciso di accompagnarli allo Sheraton. Ma anche lì non è stato semplice: c'è voluta più di un'ora per sistemare tutte le stanzette e la maggior parte dei passeggeri non ha potuto mangiare. Paolo Crosti, un industriale milanese in partenza per Caracas con una delegazione di imprenditori italiani, era veramente inviperito: «È una vergogna. Non ci è stato offerto neppure un caffè». Nel frattempo anche all'Alitalia la tensione era alle stelle. Ai problemi tecnici si è aggiunta la difficoltà di mettere insieme un nuovo equipaggio. Conseguenza: la partenza del volo, riprogrammata per le ore 13, è stata rinviata ulteriormente alle 17. Il guasto, quello che ha provocato il primo slittamento di orario del decollo, è stata la rottura di un «falp», l'alettone posto sull'ala che si inclina per favorire decoli e atterraggi. Alitalia respinge le accuse di non aver fornito assistenza adeguata ai suoi passeggeri. E spiega: «Abbiamo assistito i passeggeri con un servizio adeguato all'ora e alla disponibilità delle strutture aeroportuali. Li abbiamo ospitati, a nostre spese, in due differenti alberghi nelle vicinanze dell'aeroporto dove non è stato possibile fornire una cena per l'ora ormai troppo tarda». Giovanni Sebastiani, direttore generale di Alitalia, ha commentato: «I problemi legati alla sicurezza sono per noi prioritari, pertanto nel corso della notte, avendo rilevato l'impossibilità tecnica di operare il volo, abbiamo deciso di ritardare la partenza fino alla perfetta e completa efficienza dell'aeromobile».

IL REPORTAGE. Un giorno nella cabina di pilotaggio di un treno su una delle tratte più disastrose

Con l'errore in agguato

Viaggio sulla Roma-Cassino: «Qui i segnali cambiano in continuazione»

DALL'INVIATA

CASSINO (Frosinone). La linea è la Roma-Napoli, via Cassino. La strada è la stessa che nell'estate scorsa restò bloccata per due giorni dividendo in due l'Italia in vacanza. Ricordate? Era la notte del 2 agosto. Espresso 816, Reggio Calabria-Torino deragliato a Roma-Casilina con l'aggiunta, il giorno dopo, della caduta della gru arrivata in soccorso. Ma oggi è l'alba di un altro giorno. È un altro treno. Diretto, solo seconda classe.

A Roma Termini i macchinisti sono... terrorizzati. «Far vedere da vicino come lavoriamo? Non se ne parla. Stamattina ho visto scendere dal treno l'ingegner... Se ci beccano è licenziamento assicurato, altro che chiacchiere. Se fosse stato un altro momento non ci sarebbero stati problemi, ma qui tira aria brutta». Inutile insistere, il primo treno utile per raccontare la Roma-Napoli, è oggi-limits. I due macchinisti che offi incrociano le braccia per la protesta Comu cortesemente rifiutano la presenza estranea sul locomotore. Ma ce ne sono altri due che si fanno convincere se non citiamo ora, giorno, treno. Viaggiamo nella «cabina pilota» insieme ai due macchinisti temerari, ma muniti di biglietto chilometrico. Viaggiamo un po' troppo curiosi, ma in regola.

Eccoli qui gli «errori umani» al lavoro. A vederli chiusi in uno spazio piccolissimo, uno ha davanti una consolle di cento bottoncini, l'altro ha soltanto un finestrino da scrutare, sembrano un po' sprecati. Ti vien da chiedere, ma servono due uomini su un treno che non supera i 140 chilometri orari e che si ferma ad ogni pie' sospinto per una stazioncina? «Servono? Certo che servono - risponde il macchinista di destra, quello senza comandi, quello che sembra non far nulla - Servono perché questa è una tratta a rischio. Servono perché qui, ogni 15 chilometri si cambia tipo di segnalazione, perché convivono impianti anteguerra e sistemi all'avanguardia, perché la velocità deve cambiare di continuo e non c'è nulla di automatico. L'errore, non deve, ma può succedere, e non ci sono paracadute. Per questo siamo in due». In due a guardare? «Macché a guardare! Noi stiamo qui a fare quasi un lavoro da tranviere - reagisce il macchinista all'opera - mentre il locomotore sta a otto vagoni da noi. Se succede qualcosa al motore abbiamo 15 minuti di tempo per decidere se il guasto può essere riparato o se è necessario chiamare soccorsi, se serve una nuova motrice. L'altra sera il treno s'è fermato. Uno di noi è rimasto nella «pilota», l'altro è andato dietro. In 13 minuti abbiamo trovato il guasto e sia-



Un macchinista alla guida di un treno

Zennaro/Ansa

mo ripartiti. Unostress!».

Ed eccolo, come richiamato dal discorso, il locomotore comincia a dare un po' di problemi. «Meglio non tirare troppo - si scambiano consigli i due - altrimenti questo si ferma».

Il diretto è partito da pochi minuti. Meglio non farsi vedere prima di aver lasciato la piazzola della stazione Termini dove potrebbero esserci i «capi», i nemici. Finalmente si può prendere il taccuino con ripetizione segnali. E il sistema più nuovo, più sicuro». Per vedere come funziona bisogna aspetta-

re di superare Ciampino. Uno dei cento bottoncini si illumina, è verde, si sente una sirena che non si placa fino a quando il macchinista non spenge. «Questa è la ripetizione segnali - spiega - l'avvertimento sonoro richiama l'attenzione e se per caso non premiamo il pulsante il treno si ferma automaticamente». Da Morolo a Cassino, 70 chilometri, la segnalazione cambia di nuovo. Questa volta sono a capitazione a dare l'ok. E se il capostazione sbaglia? «Può succedere, è un uomo. È successo. Non qui, ma a

Velletri, nel 1992. Morirono tre macchinisti e tre passeggeri». Tre regimi che tornano e che si mischiano e si rimischiano. «Da Tora Presenzana a Santa Maria Capua a Vetere torna il segnale a ripetizione, poi da qui a Cancellara torna il manuale, poi torna quello a ripetizione, poi...». Da perderci la testa. E non è soltanto la segnalazione. Anche la velocità cambia. Si parte da Roma a 140 chilometri l'ora, a Ciampino si arriva a 100, da Ciampino a Zagarolo si risale a 135, a Zagarolo si passa a 115, poi, dopo la galleria, quando inizia la discesa si risale a 135, da Valmontone ad Anagni si torna a 115... «Niente di automatico, sono le varie tabelle disposte sui binari ad avvertire quando è il caso di accelerare o decelerare». Mentre si parla di velocità arriviamo a Colferro. La stazione ci mette su un binario d'attesa, ha la precedenza un treno merci. Fermi davanti a un rosso, a pochi metri. «È il terrore. Guai a superarlo anche di 30 centimetri - spiega il macchinista guidatore - Se capita sei finito. Certo è un bene la rigidità, ma se bagli viene trattato come un pazzo, un cieco. Ti rifannogliessami».

Esami, paura, clima cambiato. Non c'è arroganza, né semplice forza nelle parole dei due macchinisti. Sembrano lontani i tempi in cui erano diventati il terrore d'Italia, 28 scio-

per per quattro contratti. Un salto salariale di un milione conquistato a suon di blocchi. Oggi i due sciopereranno, sono del Comu. «Scioperiamo perché hanno licenziato ingiustamente, perché il nuovo contratto ci penalizza in termini di orario, perché renderà il nostro lavoro meno sicuro, renderà meno sicuri i treni italiani. E non è uno slogan». Non lo è? «No - risponde il guidatore - Se ci succede qualcosa mentre siamo in viaggio non possiamo neanche comunicare con la stazione vicina. Adesso stanno dando i telefonini ai controllori e a noi? Se si rompe un treno dobbiamo scendere e cercare uno di quei telefoni che stanno sulla linea. Su quella che stiamo facendo oggi c'è un ogni chilometro e mezzo, ma il 90% è rotto. E poi? La manutenzione è un ricordo, tra la segnalazione di un guasto e la sistemazione passano giorni. Vuol dire un'occhiata al libro richiesta riparazioni?». Certo, perché non sbirciare nel diario di bordo di un locale che ogni giorno trasporta centinaia di pendolari? «Manca spazzola tergestristallo lato macchina. Blocco porte non funziona. Riscaldamento non funziona. Saldare stoz locomotore. Urge una radicale pulizia alle cabine di guida. Disinfestare». Era il 23 gennaio. Speriamo sia stato fatto.

Fernanda Alvaro

Viaggi gratis contro le Fs

MILANO. Le prossime lotte sindacali dei ferrovieri si dovrebbero fare garantendo tutti i servizi e facendo viaggiare gratis i passeggeri. È una proposta che viene dalla Fit-Cisl regionale lombarda, secondo la quale gli scioperi indetti nelle Ferrovie, pur avendo una loro giustificazione perché proclamati per salvaguardare i diritti fondamentali dei lavoratori, danneggiano solo utenti e ferrovieri. Dario Balotta, segretario della Fit-Cisl Lombarda, sostiene che far viaggiare gratis gli utenti, invece, colpirebbe «l'azienda nei suoi interessi economici e direttamente i dirigenti delle Ferrovie che devono rispondere dell'andamento economico dell'azienda».

Biglietterie chiuse: denuncia

ROMA. La mancata apertura della biglietteria in alcune stazioni ferroviarie e il conseguente obbligo di acquistare a prezzi maggiorati i biglietti sul treno hanno indotto il senatore di An Michele Bonatesta a presentare un esposto-denuncia per truffa contro il ministro Burlando e i vertici delle Fs. Il parlamentare ha pagato il sovrapprezzo di diecimila lire per un biglietto ferroviario che non ha potuto acquistare in stazione. E poi ha fatto la denuncia, spiegando: «Ho ritenuto di invitare la magistratura a verificare se a carico del ministro, del presidente e dell'amministratore delle Fs sono ipotizzabili i reati di truffa, interruzione di pubblico servizio e indebito arricchimento».

Gli avvocati difensori accusano i giudici di «correre dietro a tesi complottarde, senza niente di concreto»

«Manovro tanto denaro, ma è un lavoro onesto»

Giancarlo Rossi, l'agente di cambio romano accusato di essere il burattinaio delle tangenti Tav, è stato interrogato ieri per 4 ore dal Pool.

MILANO. Bello, elegante, occhi azzurri da fotomontaggio e laurea in legge, ecco l'ormai leggendario Giancarlo Rossi davanti ai pubblici ministeri di Mani Pulite. Ilda Boccassini e Giancarlo Colombo. L'agente di cambio romano è accusato di associazione per delinquere nell'ambito dell'inchiesta sulla corruzione per gli appalti l'alta velocità ferroviaria. Secondo l'accusa è uno dei grandi burattinai del nuovo sistema a base di mazzette e favori che il pool ritiene di aver scoperto.

L'appuntamento era ieri mattina alle 9, al palazzo di giustizia. Alle 8.30 lui era già lì, con i suoi due avvocati, Giovanni Maria Dedola e Fabrizio Lemme. Paura, dottor Rossi? «No - risponde tranquillo - perché mai? Sono quattro anni che rispondo alle stesse domande. Lo ripeterò di nuovo». E cosa ripeterà? «Che con quello di cui mi accusano non c'entro rien-

te». Insomma, tutto a posto? «Certo». Allora, in bocca al lupo. «Non ci crede? Guardi che sono sincero: l'importante è avere la coscienza a posto». Ma si può sapere perché ce l'hanno tanto con lei questi pm del pool? Hanno le visioni? «Senta. Loro sono in buona fede. Hanno sospette le verificano. Mica sono obbligati a credermi. Io mi occupo di speculazioni sulla valuta. Nel 1997 ho movimentato 72 mila miliardi».

Così tanti, dottor Rossi? «Non dico che li ho avuti per le mani. Li ho messi in movimento, tant'è vero che alla fine dell'anno ho denunciato un reddito lordo di 2.800 milioni. Tutto regolare, tutto registrato. I magistrati del pool vedono questo mondo, le persone che frequentano, i soldi che girano e danno per scontato che, per forza, deve succedere qualcosa di losco. Io penso che i pm del pool abbiano una visione del mondo, delle co-

se, in base alla quale non riescono ad immaginare che uno come me possa lavorare, ed aver lavorato, onestamente». Il presidente della Tav Troia, l'ex presidente della Fs Crisci, il pm romano Vinci: sono tutti sotto accusa con lei. Erano suoi clienti? «Vinci non l'ho mai conosciuto. Troia e Crisci sono amici ma non sono miei clienti. Sarei contento per loro se potessero esserli. I miei clienti, guardi, sono in tutto ventuno. Tutta gente che ha almeno un patrimonio di 100 miliardi. Sono persone che rischiano molto e, se va bene, guadagnano molto. È un tipo di investimento in cui si investe non più del 10 per cento del proprio capitale, ecco perché chi si affida a me deve avere almeno 100 miliardi». Appalti? Mazzette? Ferrovie? Tav? Mai sentito? «Mai. Giuro».

Con queste premesse alle 9.20 Giancarlo Rossi è finito davanti ai pm

Boccassini e Colombo. Lo hanno torchiato per oltre quattro ore. E proseguiranno sabato. Vogliono farsi spiegare il significato di una valanga di colloqui intercettati per telefono o carpiri da microspie sulla sua vettura e in altri ambienti. Il bello è che Rossi ha detto ai magistrati che un anno fa si era accorto di essere spiato, si era stufato di far «bonificare» dalla cimici l'automobile e altri posti. Cosciché, consapevole di essere probabilmente ascoltato, ha continuato a lavorare e discorrere placidamente.

Al termine ha affrontato brillantemente i cronisti sostenendo: «Sono tranquillo e mi aspetto, come conseguenza, l'archiviazione di questa vicenda. Vivo sereno». Le accuse? «Non è stato neppure ipotizzato un reato». E giù lamentele per il fatto che i giornali, più o meno al guinzaglio di padroni, «hanno inferito» su di lui «ma, guarda caso, lasciano in pace

Romiti e De Benedetti». «Sono accuse kafkiane. Non si è parlato di appalti. Non abbiamo sentito una contestazione che abbia un minimo sospetto di reato», ha commentato il suo difensore, Dedola. «Niente di niente. Non c'è uno straccio di una prova», ha aggiunto l'avvocato Lemme. «Aspettiamo che questa inchiesta si sciolga da sola - ha aggiunto Dedola - I pm coccolano il loro giocattolo, correndo dietro a tesi complottarde». Vedremo. I magistrati potrebbero avere qualche nuova cartuccia da sparare. La partita è appena iniziata. È difficile sapere quali assi possono avere in mano i giudici del Pool.

Ieri è stato interrogato anche l'ex manager della Tav Filippo Troja. Per oltre tre ore ha risposto al pm Boccassini. Pure lui tornerà in procura sabato.

Marco Brando