



Incredulità e sconcerto per l'indagine della Polfer. Ma nessuna intenzione di proteggere eventuali sabotatori: i colpevoli paghino

# Fs, lo spettro del sabotaggio

## I sindacati: fantasie, ma i giudici indagano

ROMA. Incredulità e sconcerto ma nessuna paura o ritrosia. Anzi, semmai, si intuisce una palese curiosità di vedere come va a finire. Sì, oltre che scandalizzati dall'ipotesi che uno o più degli ultimi incidenti accaduti in ferrovia siano da attribuire ad atti di sabotaggio dei ferrovieri, i sindacalisti sono curiosi di sapere dove approderà l'inchiesta aperta dalla magistratura. Naturalmente, dicono tutti, se si ravvisano elementi su cui indagare, i magistrati hanno il dovere di procedere. Mentre dall'azienda arriva un coro di no: «Non abbiamo mai pensato al sabotaggio. Nessun dirigente ha mai avanzato questa ipotesi».

«Sono sbalordito - questa la reazione immediata di Guido Abbadessa, segretario generale della Cgil Trasporti - non mi è mai passata per la testa un'eventualità del genere. Comunque, sia chiaro, noi confidiamo nell'operato della magistratura. Dobbiamo solo augurarci che le indagini siano rapide. Chi sbaglia paga, in tutti i sensi». Abbadessa è nettissimo: se qualcuno ha compiuto atti del genere, pericolosi per i cittadini e nocivi per l'azienda, va cacciato. «Se invece ci fosse chi alimenta un clima di sospetto e caccia alle streghe - conclude - be', meglio che faccia i bagagli in fretta».

«Fantasie inverosimili - commenta Savio Galvani, uno dei coordinatori dei macchinisti del Comu - fuori da ogni possibilità. Nessuno dei nostri si sogna una cosa del genere». Gli incidenti degli ultimi mesi hanno una loro spiegazione logica, una loro dinamica ben definita. Anche Galvani precisa che se il magistrato ha elementi in base ai quali procedere, il Comu non ha nulla da obiettare. Ricorda, però, che sono già state aperte diverse inchieste per motivi che lui definisce «incredibili». «Non si può aprire un procedimento per interruzione di pubblico servizio - spiega - nei confronti di un macchinista a cui si è rotto il locomotore e che, di conseguenza, ha chiesto quello di soccorso. Oppure interrogare il macchinista dell'Eurostar che ha tranciato la linea elettrica. Vogliamo scherzare? Sarà mica colpa dei ferrovieri, se questi benedetti treni fanno saltare la linea aerea».

In ogni caso, se si vuole indagare, si vada in profondità, si cerchino i responsabili veri degli incidenti e dei disservizi, non ci si fermi alla superficie e a chi, per mansione, è più esposto. «Se invece fosse un modo

per inserirsi nella vertenza che abbiamo aperto in azienda con lo sciopero di mercoledì - minaccia Galvani - se fosse un modo per intimidire le persone, è meglio che non ci provino». Insomma, la preoccupazio-



che non sta in piedi», dicono. Tutti i direttori tecnici dei diversi settori (rete, merci, passeggeri) avrebbero escluso che gli incidenti possano prefigurarci come atti di sabotaggio.

Del resto, spiegano, se i macchinisti vogliono provocare un danno indiretto all'azienda, hanno modi meno rischiosi per farlo, meno esposti. Per esempio, se dubitano che un passaggio a livello sia incustodito, possono «andare a vista» (cioè a due chilometri orari) e suonare la sirena, provocando, quindi, un ritardo del treno. Spiegano anche che le indagini della Polfer sono dovute, che i poliziotti intervergono su ogni incidente insieme ai tecnici ferroviari, per accertare eventuali manomissioni. Anche di teppisti.

Tocca ai magistrati, ora, verificare cosa sia davvero successo.

Mo. Pi.

## L'amministratore delegato delle Fs

### I nuovi progetti di Cimoli

#### «Società per i passeggeri e 5 mila miliardi per lavori»



Maurizio Brambatti/Ansa

L'amministratore delegato delle Ferrovie Giancarlo Cimoli, in alto un treno deragliato alle porte di Milano nello scorso febbraio e a destra un Etr

ROMA. Creazione di una nuova società per i passeggeri a media e lunga percorrenza, con una presenza dei privati inizialmente non superiore al 49%, a giorni, firma di un finanziamento ponte di 5.700 miliardi con le banche e la Bei per coprire, nei prossimi due-tre anni, i lavori sulle linee. Queste le anticipazioni più importanti sui progetti futuri delle Ferrovie dello Stato, contenute nell'intervista dell'amministratore delegato, Giancarlo Cimoli, a «Il mondo». Cimoli spiega che, dopo aver consultato Guido Rossi, decise di cambiare il contratto che definiva i rapporti tra Fs e Tav. «Se avessi firmato quel contratto - racconta - le Fs sarebbero andate in minoranza nella Tav e non avrebbero potuto gestire omogeneamente la propria rete. Di fatto Tav poteva diventare una concorrente delle Fs. Ho deciso quindi di cambiare strada e di creare una nuova società per i passeggeri a media e lunga percorrenza, nella quale entreranno alcune delle banche più importanti che hanno partecipato alla prima fase di Tav: Banca di Roma, Mediobanca, Imi, Credit Lyonnais e altre».

Cimoli ha poi rivelato la sua intenzione di rivedere tutti i contratti e gli accordi in corso per l'alta velocità con l'Indizione, se sarà necessario, di nuove gare d'appalto su scala europea: «I contratti per le tratte non ancora partite (Milano-Bologna, Milano-Torino e Milano-Venezia) saranno rimessi in discussione. Li esamineremo a fondo: è un problema di prezzo giusto». Stessa cosa per i nodi dell'alta velocità, del valore di circa 7.000 miliardi. 15.700 miliardi che saranno disponibili a giorni verranno utilizzati per portare a compimento la seconda parte del piano di project financing che consentirà di finanziare il 60% dell'alta velocità.

L'amministratore delegato ha confermato il licenziamento del macchinista che non ha fatto ricorso al Collegio arbitrale e ha detto che firmerà il nuovo contratto dei dirigenti solo se prevederà la loro licenziabilità.

### L'INCHIESTA

## «Troppi strani incidenti sulle ferrovie»

### Due anni al setaccio

ROMA. L'inchiesta della Procura di Roma ha uno scopo: scoprire se è scesa in campo un'associazione per delinquere di stampo diverso dal solito, una associazione con il fine criminoso di sabotare la linea ferroviaria italiana. Incidenti, deragliamenti, incendi; troppi e stranamente troppo «puntuali» in una fase caldissima e terribile per le Fs. Secondo una ipotesi investigativa potrebbero far parte di un piano preordinato, teso a mettere in difficoltà le Ferrovie dello Stato, per oscuri motivi di carattere politico o altro.

Nell'Italia dei misteri irrisolti, del segreto (più o meno di Stato) assunto come prassi politica e non come eccezione, l'ipotesi che possa essere

in atto una manovra destabilizzatrice nei confronti delle Ferrovie, e forse del detentore del dicastero dei Trasporti, viene letta come possibile. Da alcuni probabile.

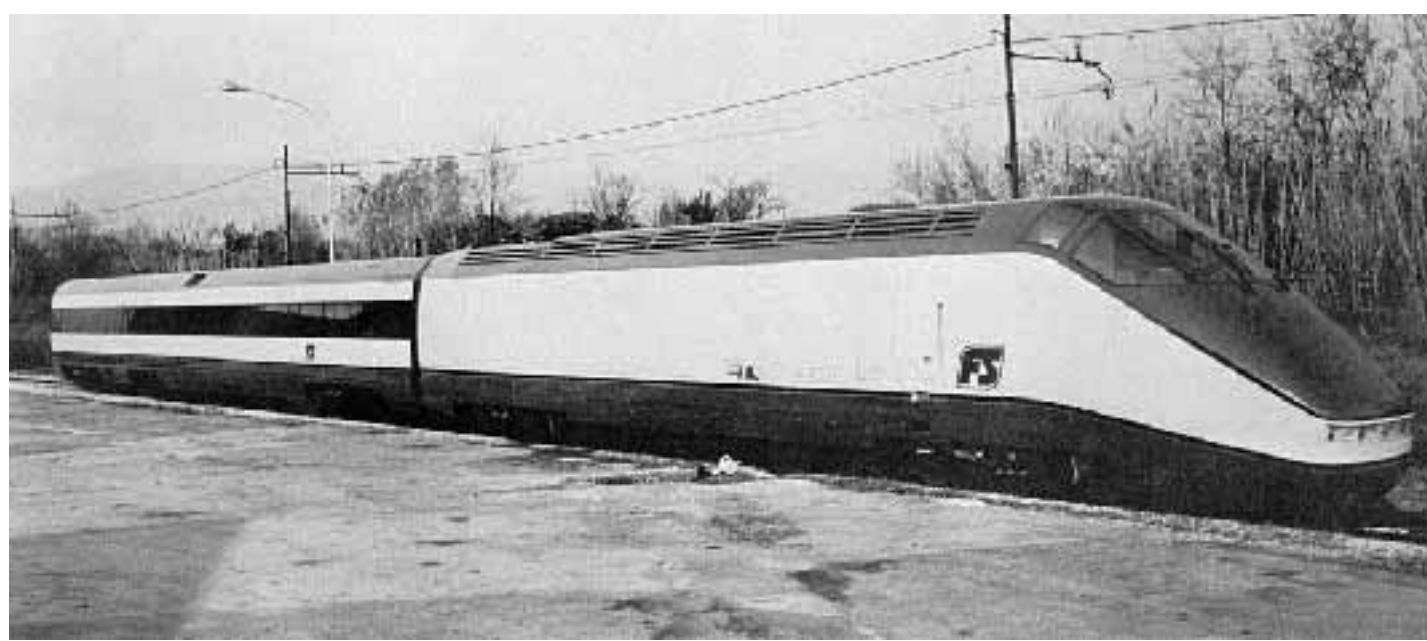
Tra chi ritiene probabile l'ipotesi della natura dolosa e sistematica degli incidenti ci sono i responsabili della Polfer romana, colpiti dal fatto che mai c'erano stati così tanti incidenti sui binari del Lazio. Troppe coincidenze per non far emergere qualche dubbio. Così la Polfer, in un suo rapporto, ha chiesto alla magistratura romana di poter studiare più a fondo la questione, analizzando i diversi incidenti ferroviari per cogliere i punti comuni.

Tra chi ritiene possibile l'ipotesi

del sabotaggio c'è invece il pubblico ministero della Capitale Carlo Lasperanza che una decina di giorni fa ha deciso di far svolgere alla Polfer accertamenti nei compartimenti di polizia ferroviaria di tutta Italia proprio sulla catena di incidenti che negli ultimi tempi hanno funestato le Fs. Lasperanza si occupa dell'esplosione avvenuta su un locomotore il 24 febbraio scorso nei pressi della stazione di Trastevere (i feriti furono quattro). Ha prima ordinato di svolgere gli accertamenti e stabilire se quell'esplosione fosse dolosa, e successivamente ha accolto le tesi della Polfer, spingendo in là le ipotesi, fino a cercare di mettere in relazione tutti gli episodi poco chiari avvenuti sui binari della penisola.

Finora si è sempre parlato di incidenti dovuti a carenze di manutenzione, all'inadeguatezza delle infrastrutture, ad errori dei macchinisti. Ma ora, alla luce del gran numero di deragliamenti, scontri e incendi, le indagini riesamineranno tutti gli episodi che in questi ultimi anni hanno coinvolto i mezzi delle Fs. Non che siano escluse le ipotesi più ovvie: carenze di personale, inadeguatezza del sistema o anche errori

dovuti a cattivo utilizzo del personale o a errore umano. Ma è chiaro che scopo del giudice è capire se oltre alle ipotesi più convenzionali è possibile immaginare uno scenario più pericoloso. Sicuramente molto più preoccupante. Ossia che sia scesa in campo una lobby anti-Fs con le armi classiche delle «covert operation» di spionistica memoria. Tra l'altro il sabotaggio delle linee ferroviarie può essere tranquillamente considerato un «classico», in tempi di guerra. In tempi di pace che valenza potrebbe avere? O è legato a ipotesi forti di terrorismo o stragismo (in Italia abbiamo vissuto anche quella stagione legata agli attentati ai treni), oppure si tratta di pura destabilizzazione. Creare, ossia, allarme, panico diffuso. Ipotesi di reato difficili, comunque, da scoprire e ancora più difficili da sostenere. Come è difficile immaginare un Grande vecchio dietro all'anno orribile che ha segnato la storia recente delle Ferrovie. Che cosa spera di scoprire, dunque, il giudice? Che c'è stato dolo, spiegano alla Polfer. E aggiungono: se c'è stato, frenando le ipotesi più estreme che si stanno affacciando.



## Un guasto tecnico sul Roma-Tarvisio

### Prato, si ferma un Etr 500

#### Viaggiatore chiama i carabinieri

PRATO. Il treno si è fermato improvvisamente per un guasto ed un viaggiatore allarmato ha chiamato, con il telefono cellulare, i carabinieri. Ma all'arrivo dei soccorsi il convoglio Roma-Tarvisio era già ripartito. È accaduto stamattina a Prato, dove vigili del fuoco ed il servizio medico di urgenza stati allertati, poco dopo le 10, per un intervento di soccorso ad un Etr 500 fermo in località Gamberame, nel comune di Vaiano, circa cinque chilometri a nord di Prato.

A segnalare l'allarme ai carabinieri (che hanno a loro volta sollecitato i soccorsi), è stata la chiamata di un passeggero preoccupato per l'improvvisa sosta del treno. Quel treno non partiva più. E i

controllori passavano più volte nelle carrozze, attraversando i corridoi in tutta fretta, senza ascoltare le domande dei passeggeri, preoccupati dalla lunga sosta. E la qualcosa faceva crescere il timore che fosse successo qualcosa di brutto. Così, un passeggero a cercato di saperne di più. Ha percorso tutto il treno alla ricerca del controllore, ma quando l'ha trovato questi gli ha risposto di avere pazienza. Nul'altro. È stato allora che il viaggiatore, tornato nel suo compartimento, ha deciso di agire: ha tirato fuori dalla giacca il cellulare e ha chiamato le forze dell'ordine. «Aiutateci... siamo fermi a Prato, vicino Vaiano. È successo qualcosa a questo treno...».

In realtà, il personale di bordo aveva fermato il convoglio a causa di problemi al ferodo dell'impianto frenante di una carrozza. Un problema tecnico, che ha richiesto molto lavoro. Infatti, quando sono giunti sul posto i vigili del fuoco, i carabinieri e il personale dell'ambulanza, l'incidente era già stato risolto e il convoglio, che secondo le Ferrovie è rimasto fermo una decina di minuti in tutto, era già ripartito.

Ma i disagi non finiscono qui. Intanto le Ferrovie dello Stato informano che nella giornata di sabato 14 e lunedì 16 marzo, per consentire la sostituzione programmata degli scambi nella stazione di Genova Nervi, la circolazione ferroviaria nella tratta Brignole-Nervi subirà alcune modifiche: sabato 14: tutti i treni pendolari in arrivo in partenza da Genova Nervi saranno limitati a Genova Quarto. Fermeranno per servizio a Genova Quinto: IR 2189 Milano-Spezia (orario di fermata: 16.14), D 2887

Ventimiglia-La Spezia (17.10), R 11313 Savona-La Spezia (17.33), R 11319 Savona-La Spezia (18.34), R 11321 Savona-Sestri Levante (19.13), R 11325 Savona-La Spezia (19.35), R 6216 La Spezia-Genova Brignole (16.15), D 2900 Sestri Levante-Novara (16.52), R 11318 Sestri Levante-Savona (17.24), R 11336 La Spezia-Savona (20.04). Il treno diretto 2887 ventimiglia-La Spezia fermerà anche a Genova Nervi (17.11). E ancora. Lunedì 16: saranno soppressi fra Genova Brignole e Genova Nervi i treni metropolitani 21037 Genova Voltri (partenza ore 8.37)-Genova Nervi, 21039 Genova Voltri (9.07)-Genova Nervi, 21040 Genova Nervi (9.35 - Genova Voltri) e 21042 Genova Nervi (10.05) - Genova Voltri. Il treno IR 2181 Milano-La Spezia fermerà a Genova Sturla (9.24), Genova Quarto (9.25) e Genova Quinto (9.28). Per il regionale Fermeranno per servizio a Genova Quinto: IR 2189 Milano-Spezia (orario di fermata: 16.14), D 2887

## I giudici del pool ascoltano l'ex comandante della Finanza, Berlinghi. «Giallo» sull'interrogatorio di Necci Troja: «Tra i miei amici c'erano tante personalità»

L'Espresso pubblica i verbali dell'ex responsabile delle relazioni istituzionali della Tav, indagato nell'inchiesta di Milano.

Milano. Da Scalfaro - «Io conoscevo da quando era deputato» - a Renato Pozzetto - «ero con lui a cena da amici». Una rete di conoscenze tentacolari e spettacolari quello di Filippo Troja, ex responsabile delle relazioni istituzionali della Tav, tra gli indagati nell'inchiesta della Procura di Milano con l'accusa di associazione a delinquere. L'Espresso in edicola oggi pubblica alcuni stralci degli interrogatori svolti il 14 e 15 gennaio dalla Procura di Perugia. Tra le amicizie eccellenti di questo cinquantasettenne che secondo i magistrati con Giancarlo Rossi e Luigi Bisignani avrebbe promesso e versato denaro all'ex presidente delle Fs, Giorgio Crisci, quella col presidente della Repubblica, il suo con-

sigliere politico Michele Zolla, l'ex comandante generale dei carabinieri Luigi Federici e l'ex comandante generale delle Fiamme Gialle, Costantino Berlinghi.

Nell'interrogatorio finisce anche un pranzo in Piemonte col giudice Giorgio Castellucci, il generale Niccolò Pollari, Guido Bodrato, in quel periodo direttore de *Il Popolo*, il presidente della Telecom Gianmario Rossignolo e il comico Renato Pozzetto. Ma la lista del «io lo conoscevo bene» non finisce qui. Troja cita il pm veneziano Carlo Nordio, il direttore del Cirm Nicola Piepoli, il presidente della Caritas Vincenzo Fagiolo fino monsignor Giovanbattista Re, vice del cardinal Sodano. A molti di questi

amici eccellentissimi, «a titolo personale», Troja faceva regali di gran lusso. Vasellami preziosi sono stati così recapitati anche a Costantino Berlinghi, ex comandante generale della Guardia di Finanza, interrogato ieri mattina a Milano dal pm Pier Camillo Davigo come persona «informata sui fatti». Berlinghi, all'uscita dall'ufficio del sostituto procuratore, si è concesso con due mezze frasi: «Non ho nulla da nascondere. Ho riferito tutti i chiarimenti che mi sono stati richiesti». Due ore di interrogatorio, vestito in grigio, l'ex comandante ha ammesso di conoscere Giancarlo Rossi. «L'ho visto una volta a una cena istituzionale». Altra domanda: è stato lei a presentare Rossi a

Pollari? «Sì» ha risposto confermando quanto era trapelato mercoledì dall'interrogatorio di Niccolò Pollari, oggi vicesegretario del Cesis. Le domande dei magistrati milanesi sembrano finalizzate a stabilire quanto di occasionale o di programmato ci fosse negli incontri tra i finanzieri e Rossi che sarà interrogato di nuovo sabato mattina.

Trasferita romana, invece per Paolo Ielo e Francesco Greco. I due pm che indagano sulle tangenti per tre miliardi e 700 milioni pagate a Dc e Psi per la costruzione dello scalo ferroviario di «Fiorenza», vicino a Milano, hanno interrogato ieri nella clinica «Villa Carla» Lorenzo Necci dove l'ex ammi-

ministratore straordinario delle Ferrovie dello Stato è agli arresti per ordine del Gip di Perugia. Ma il legale di Necci, Paola Balducci, ha smentito che ci sia stato un interrogatorio. Allarme salute per Pierfrancesco Pacini Battaglia, indagato assieme a Necci per concorso in corruzione nella stessa inchiesta. «Rischia l'infarto» dicono i familiari che scritto una lettera per chiedere che venga trasferito in un istituto di fiducia. Il Gip per ora ha respinto la richiesta degli arresti domiciliari. La palla passa quindi al Tribunale della Libertà a cui è stata chiesta la revoca dell'ordine di custodia cautelare.

Antonella Fiori

## Si getta sotto il treno

### Salvato, ritenta il suicidio

FIRENZE. Raccapricciante episodio ieri alla stazione di Firenze Santa Maria Novella. Un uomo di 31 anni, albanese, si è gettato sotto un Eurostar in arrivo, rimanendo incastrato in modo tale che ha avuto un braccio amputato. Ma, quando è stato liberato, ha cercato nuovamente di farsi investire da altri convogli in transito sui binari vicini. Solo con l'intervento della Polfer e di personale di soccorso si è riusciti a bloccarlo e somministrargli dei calmanti. L'uomo, durante i ripetuti tentativi di suicidio, ha più volte urlato di voler morire, in italiano, in inglese e in un'altra lingua, forse l'albanese. La sua volontà non si è però concretizzata data la ridotta velocità del treno in arrivo alla stazione, che lo ha comunque colpito provocandogli appunto l'amputazione dell'arto. Riportato alla calma l'uomo, che lavorerebbe a Firenze come cuoco, è stato trasportato in ospedale, ma non è riuscito a spiegare i motivi della sua volontà suicida. L'uomo, Mustafa Agron, è stato operato al centro traumatologico ortopedico di Careggi dove gli è stata praticata l'amputazione subtotale dell'arto destro.