



Mercoledì 25 marzo 1998

4 l'Unità

# LO SFASCIO DELLE FERROVIE



Alla Camera due le mozioni che chiedono le dimissioni del ministro. Una presentata dalla Lega. Fini: «Ma faranno quadrato»

## Il Polo sfiducia Burlando Dichiarazione di guerra anche da D'Antoni

Due mozioni per chiedere la testa di Claudio Burlando. I primi a mettere già ieri nero su bianco la richiesta di dimissioni del ministro dei trasporti sono stati i leghisti, e oggi invece sarà presentata formalmente la mozione di sfiducia predisposta da An e poi fatta propria da tutto il Polo. Le opposizioni dunque vanno oltre la generica richiesta di dimissioni del ministro e vogliono che il Parlamento si esprima su una mozione. E se la richiesta di dimissioni non fa breccia nella maggioranza che sostiene il governo (Bertinotti ha negato che Burlando), sul fronte sindacale invece il leader della Cisl Sergio D'Antoni non se la sente di difendere il ministro. «Prevedo Segnali di guerra...almeno da parte mia. Le dimissioni? Voglio prima sentire la categoria, ma voglio prendere un'iniziativa forte». Comunque sull'esito della prova di forza della mozione di sfiducia in realtà non ripongono grandi speranze neanche i promotori. Gianfranco Fini, che è uno dei primi firmatari della mozione, è convinto che la maggioranza farà quadrato e manterrà Burlando al suo posto, ma nonostante ciò ritiene che una il parlamento do-

vrebbe «sanzionare» il ministro. «Do per scontato che la maggioranza farà quadrato attorno a Burlando, ma do anche per scontato che la serie di incidenti non può essere più giustificata con una avversa casualità, e quindi politicamente deve essere sanzionato il ministro». Poi il leader di An ha replicato a Fabio Mussi, che aveva criticato il Polo per le assenze in aula al dibattito di ieri mattina, con una sorta di sfida: «Facciamo un tacito accordo - ha detto il leader di An parlando con i giornalisti a Montecitorio - se lui mi garantisce che la nostra presenza in aula porta alle dimissioni di Burlando, assicuriamo la presenza al 100% dei parlamentari di An». La decisione di presentare una mozione di sfiducia unitaria il Polo l'ha presa dopo che la Lega aveva già depositato la propria nel primo pomeriggio a Montecitorio. «Il ministro - ha detto il capogruppo Comino - ha dimostrato in più occasioni le sue difficoltà a risolvere i problemi del sistema trasportistico italiano. Per quanto riguarda le ferrovie, lo stesso ministro ha ammesso la mancanza d'efficienza nelle infrastrutture e il disastroso incidente di ieri ha dimostrato che

nulla è stato fatto per tutelare gli utenti. Neanche l'aviazione civile assicura ai passeggeri le condizioni di sicurezza necessarie. Anche in questo settore non sono mancati gli incidenti agli aerei Alitalia, né i disservizi. In particolare, le inefficienze dell'aeroporto Roma-Fiumicino sono in relazione con l'inaffidabilità della dirigenza della società a controllo Iri». Insomma, a partire dall'incidente di Firenze, i leghisti chiedono la bocciatura di tutta la politica dei trasporti. A trascinare l'intero Polo sulla scelta della prova di forza è stata soprattutto l'iniziativa di An. Già ieri mattina il direttivo del gruppo di An ha approvato un documento con cui chiedeva le dimissioni del ministro e del consiglio di amministrazione delle Fs. «L'incidente di Firenze conferma la necessità di una

svolta radicale nella gestione delle ferrovie dello stato - sostiene il direttivo del gruppo di An alla camera che aggiunge - sarebbero pertanto opportune le dimissioni del ministro Burlando e l'azzeramento del consiglio di amministrazione».



### LA MAGGIORANZA Critiche da Prc e Verdi

ROMA. Tutti gli hanno rinnovato la fiducia, ma negli interventi della maggioranza non sono mancate le spine per il ministro Burlando. E gli inviti a cambiare passo, ad essere meno timido ed incerto. Ecco come si sono espresse le varie forze politiche. Ernesto Stajano (presidente della Commissione Trasporti, di Rinnovamento Italiano) ha parlato di un sistema dei trasporti fatiscente ed ha citato come «emergenza negativa» la Tav: «È un vero vaso di Pandora che qualcuno prima o poi aprirà se c'è speranza di giustizia. Non basta averla resa pubblica. È il progetto in sé, gli uomini e i contratti stipulati che vanno liquidati». Stajano ha poi criticato i ritardi nel recepimento della direttiva 440 e ha sollecitato il ministro «in positivo» perché operi con maggiore rapidità e fermezza. Giardiello (Democratici di Sinistra) ha stigmatizzato il comportamento di quanti, strumentalizzando gli incidenti, avevano chiesto le dimissioni del ministro e ha chiesto un'accelerazione degli investimenti per la sicurezza e il quadruplicamento delle linee. «I dirigenti delle Fs - ha concluso - sono sotto osservazione. Chi sbaglia paga».



Dematté e Cimoli; in alto il disastro ferroviario di ieri

Mauro Paissan ha spiegato che i Verdi si ribellano al degrado delle Fs: «Siamo amanti del treno, è il mezzo verde per eccellenza. Non possiamo permettere che i cittadini pensino che mette a repentaglio la vita umana loro e di chi ci lavora». A Burlando ha rimproverato di essere troppo timido, distaccato e prudente: «Quando l'opposizione chiede le dimissioni del ministro noi lo difendiamo ma vogliamo che ci aiuti a rinnovarli integralmente la fiducia portando in Parlamento le decisioni che mancano». Tuccillo (Ppi) ha dato atto al ministro di aver presentato proposte giuste e gli ha chiesto di porre fine alle esitazioni che hanno impedito di raccogliere i risultati previsti. Ha poi espresso perplessità sull'azzeramento del Consiglio d'Amministrazione («non individuava le reali responsabilità») e sui licenziamenti. Ha quindi attaccato l'amministratore delegato Cimoli per la faccia tosta con cui ancora ieri spiegava che i nostri treni sono i più sicuri d'Europa.

Boghetta (Rifondazione) ha ricordato che il suo gruppo non ha mai votato a favore delle decisioni sulle ferrovie, ha chiesto il reintegro dei ferrovieri licenziati, la convocazione della Conferenza di produzione e modifiche al piano d'impresa.

Cimoli annuncia il piano della sicurezza: meno convogli sulle linee più intasate

## Taglio dei treni in vista

Dematté al Senato: «Abbiamo le peggiori ferrovie d'Europa»

ROMA. Sulle linee ferroviarie più congestionate è in vista una riduzione nel numero dei treni a lunga e media percorrenza. Già in occasione dell'orario estivo. Questo potrebbe essere uno dei capitoli principali del piano sulla sicurezza che le Fs stanno preparando: sarà pronto a giorni, ha assicurato l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli, che per l'appuntamento aveva annunciato «qualche taglio di treni, non dappertutto ma sulle linee più sature, in modo da consentire una maggiore manutenzione». Cimoli parlava nell'audizione che ha tenuto al Senato, assieme al presidente Claudio Dematté. Audizione da tempo in calendario, che il caso ha consegnato alla coincidenza con l'incidente ferroviario di Firenze.

La possibilità che si adottasse un provvedimento così radicale come la riduzione dei convogli, era stata prospettata un mese fa dal ministro dei Trasporti Claudio Burlando, a conclusione di una riunione con il comitato per la sicurezza istituito dal dicastero. Ed ora potrebbe concretizzarsi. Ma il condizionale è d'obbligo, i dubbi nell'azienda sono tanti. Il pre-

sidente delle Fs Claudio Dematté appare più cauto dell'amministratore delegato Cimoli. «Non abbiamo ancora deciso - ci ha detto - il taglio dei treni è un grande problema. Lo stiamo valutando perché se riuscissimo a

percorrenza» e non il servizio «essenziale» ai pendolari, per i quali invece è «imminente» l'arrivo dei modernissimi treni a due piani Taf con aria condizionata. Tuttavia lo stesso taglio degli Eurostar potrebbe problemi enormi, come dice Dematté, a partire dall'offerta cadenzata sulle distanze medio-lunghe (un treno ogni ora) proprio adesso che il pubblico comincia ad abituarsi. Sarebbero a rischio gli aumenti dei passeggeri previsti dal piano d'impresa, e quindi le maggiori entrate. Anche se qualcuno nelle Fs ricorda che certe corse in certi orari sono in perdita.

L'altro grande capitolo del piano della sicurezza 1998-2001 sarà il programma di automatizzazione: l'estensione al grosso della rete dell'Atc (ripetizione del segnale a bordo). Un sistema che - ha detto ieri Cimoli - avrebbe evitato l'incidente di lunedì a Firenze se fosse stato operativo an-

che il quel tratto della linea. Il programma è ancora quello annunciato un mese fa da Burlando: l'Atc installato su altri 500 chilometri di rete entro quest'anno, che diventeranno 1.100 nel '99, e seimila nel 2001. Le Fs sono in condizioni di accelerare questo processo ma - spiega il direttore della rete Mauro Moretti - «sono le aziende produttrici del meccanismo che non riescono a star dietro alle nostre esigenze».

Nella sua esposizione alla Commissione Trasporti del Senato, il presidente Dematté ha tracciato un quadro drammatico delle Fs che si è trovato di fronte, al suo arrivo un mese fa: quello di un sistema ferroviario in grado di competere soltanto con la Turchia fra i paesi europei. Una rete che da 70 anni ha la stessa estensione, l'età media delle carrozze ferroviarie è di 25 anni, quella delle locomotive 28. Un progetto di Alta velocità «inchiodato» alle prime fasi da sette anni, giusto il tempo impiegato da altri paesi per realizzarlo.

Mentre il costo del lavoro che assorbe il 70% della spesa continua a crescere nonostante la massiccia ri-

duzione degli organici - da 216.000 a 123.000 -, il criterio degli incentivi indiscriminati falciava «molte risorse preziose». Il costo-treno per chilometro è di 47.000 lire nelle Fs, 35.000 nella media europea. Alcuni onerosi contratti con fornitori e concessionari sono di lunga durata, blindati e non risolvibili, appostamenti stipulati alla vigilia delle direttive Ue sulla gare europee. C'è un contenzioso «esplosivo» di 60.000 cause con i dipendenti e infinite con i fornitori. Dematté ha citato una indagine su 17 paesi europei che colloca le Fs al decimo posto per efficienza tecnica e al 16mo per efficienza globale, seguita solo dalla Turchia.

Il presidente Dematté ha ricordato che con la liberalizzazione europea

delle reti, il monopolio delle Fs finirà, e allora occorre trovare un modello tale che in quel momento ci siano «uno o più operatori italiani efficienti», pronti a difendersi da «potenziali entranti». Occorre completare il quadruplicamento con il ricorso a capitali privati, che dovranno essere chiamati ad aiutare le Fs anche a raggiungere gli standard europei di concorrenza.

Ai sindacati Dematté propone un diverso «modello di relazioni industriali» perché «nonostante lo sforzo robusto realizzato per il nuovo contratto, con questa struttura dei costi non siamo pronti per la liberalizzazione».

Raul Wittenberg

Soltanto la Turchia ha una rete più disastrosa della nostra

trovare soluzioni alternative andremmo su quella strada». Del resto le stesse Fs hanno provveduto a smontare che oggetto dei tagli saranno i treni locali a favore degli Eurostar: «Ove venisse presa in considerazione» la riduzione, penalizzerebbe «proprio il traffico a media e lunga

### IN PRIMO PIANO

Roma, i macchinisti degli «Etr» allo scalo San Lorenzo: «Azienda colpevole»

## «Sbagliamo, è vero, ma la gente deve sapere perché»

«Tre i problemi fondamentali: sistemi di sicurezza inefficienti, professionalità e formazione del personale da rivedere, turni di lavoro stressanti».

ROMA. Piove nel catino triste dello scalo San Lorenzo e la pioggia impasta il lardume dei vetri, che cola schiosamente. Nel stanzone al primo piano della palazzina numero 303 hanno acceso i neon ma i macchinisti che ascoltano i tigi hanno ugualmente facce grigie, la televisione è in un angolo, e dovreste vedere i ghigni. La rabbia. La voglia di urlare. Quelli che stringono le labbra, guardano per terra e ridono. Ridono di che? Del tonfo. Del tanfo. Sono, si comportano come dei perseguitati. Quattro di loro indagati per «omicidio» e in ventimila a sentirsi come imbrattati, scellerati sulle motrici. Uno s'alza, si cala il berretto e va a mettere in moto il suo «Etr» diretto a Firenze: «Okay, cerco di schiantare il mio Pendolino prima di Orte, così poi scrivi un bell'articolo, eh?..».

Si sentono dosi di colpa addosso e reagiscono come è logico: c'è un'aria greve, insofferente, e per qualcuno è disposto a mettersi seduto, «abbassate la televisione!», per ragionare e capire. «Prima cosa da dire: lassù a Firenze ha probabilmente sbagliato uno di noi...». Seconda cosa? «Ne parliamo ma niente nomi né cognomi, l'azienda cerca teste da tagliare, e noi alla nostre ci teniamo». Squilla il telefono e, casualmente, è Bruno Salustri, coordinatore romano del Comu (Coordinamento macchinisti uniti). Vuol sapere come va, qual è l'umore, il clima dello stanzone dove i conducenti passano prima di partire. «Cerco d'essere sintetico e dico che i problemi che ci portano a certi incidenti sono essenzialmente tre: scarsa si-

cura, professionalità e formazione del personale sbagliata, turni di lavoro esageratamente pesanti... Nel dettaglio, fatti pure spiegarci dai ragazzi». Cominciamo dalla «scarsa sicurezza». Perché Dematté dice che le ferrovie italiane sono tra le più sicure d'Europa? «Perché per esempio non lo sa che, lì dove ci sono stati gli ultimi incidenti, sul tratto della Casilina, sulla Milano-Certosa e a Firenze Castello, non funziona la "ripetizione del segnale in macchina"». Di cosa si tratta? «Semplice: tu passi un segnale e, automaticamente, sul cruscotto si accende una spia che ti dice come sarà il prossimo segnale, se rosso o verde...». Questo aiuta? «È fondamentale... Ma, se non è in funzione, devi andare a occhio... Così, se ti distrai, fai il botto...».

Poi? «Il fatto è che l'azienda bada ai profitti... e chi se ne importa se il lavoro di manutenzione che prima facevano dieci operai oggi lo devono fare in tre...». C'è questa storia dell'«assetto cassa»... «È una storia vecchia... Si

tratta dell'assetto che permette al convoglio, quando viaggia ad altissima velocità, di ondeggiare, per meglio abbordare la curva... Beh, quest'assetto non è in funzione su quasi tutti gli «Etr»... Registrarlo costa tempo personale...». Come la storia delle porte... «Va bè, lo sanno, tutti: non si chiudono... ieri un Pendolino ha accumulato un quarto d'ora di ritardo solo perché poi non è che si possa viaggiare a porte aperte...». Ma chi è che deve ripararle? «Veramente le stiamo collaudando...». Collaudando? «Treni in garanzia, possono metterci le mani solo i tecnici delle case costruttrici...».

Professionalità e formazione del personale: commenti? «Sarebbero previsti cinque giorni di «aggiorna-

mento professionale»... ma la verità è che poi ogni giorno, credimi, ogni giorno, c'è una variazione, un cambiamento...». Esempio? «Tu transiti per due mesi, nel tratto di Frosinone, a duecento all'ora... poi un giorno cambiano, c'è un rallentamento, devi scendere a sessanta all'ora... e sai come te lo comunicano? Con un foglietto, te lo infilano in cassetta...».

Professionalità. «Prima l'azienda badava molto ad insegnare il mestiere ai propri macchinisti... Oggi...».

Così li vedi, questi onesti lavoratori, che parlano pallidi, ciondolanti, ancora rintornati dall'ultimo turno, e ancora cinicamente ironici: «Ma perché Burlando, Dematté e Cimoli non lo prendono mai il treno?».

Fabrizio Roncone

### Milano-Cremona «Merci» perde 25 vagoni

MILANO. Sulle nostre linee ferroviarie succede anche questo: un treno che perde i vagoni. Un treno merci ha perso 25 vagoni mentre percorreva la tratta Secugnago-Casalpusterleno lungo la linea Milano-Cremona. I macchinisti se ne sono accorti solo dopo qualche minuto: il locomotore e altre 10 vetture hanno proseguito regolarmente la corsa. Solo quando i vagoni sganciati si sono fermati è entrato in funzione il blocco automatico della linea. I vagoni persi sono già stati recuperati. L'incidente è stato determinato dalla rottura di un gancio d'attacco, informa la Polizia ferroviaria.

Unità logo and editorial information including staff names and contact details.

