

Venerdì 27 marzo 1998

16 l'Unità

LE CRONACHE



Il rapporto è stato inviato a tutte le procure interessate alle vicende delle Ferrovie Cimoli spedisce ai magistrati un dossier sulla gestione Necci Migliaia di pagine sui conti del dissesto delle Fs

MILANO. Dopo i conti di famiglia i conti delle Ferrovie: i guai per Lorenzo Necci, ex numero uno delle Fs, sembrano non finire mai. Scoperti i soldi accumulati in Francia (un miliardo e mezzo), scoperte le case parigine, qualcosa di nuovo si potrebbe aggiungere a quanto già si poteva dedurre dalla indagini di magistratura, perché l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli ha trasmesso ad alcune procure italiane il rapporto redatto dalla società di certificazione bilanci «Deloitte and Touche» sulla gestione del gruppo negli anni compresi tra il 1993 e il 1996, gli anni appunto del governo di Necci. Del rapporto ovviamente non si sa nulla. Ma sono state le stesse Ferrovie a confermare che è stato inviato a «tutte le procure potenzialmente interessate». La relazione fu commissionata da Cimoli nell'ottobre del 1997 e ultimata dalla «Deloitte» a fine anno e riguarda tutto l'universo ferroviario, dal punto di vista gestionale e amministrativo, con il profilo di ogni transazione e di ogni operazione svolte anche dalle controllate negli anni in questione. Il materiale prodotto dalla «Deloitte and Touche», la stessa società di certificazione che aveva seguito il caso Ferruzzi, andrà a integrare le informazioni in possesso dei magistrati impegnati nei filoni delle inchieste in corso, a completare il panorama del dissesto se non anche del malaffare.

La magistratura, tra l'altro, sta da tempo lavorando nella sede romana delle Fs, dove è stato allestito un ufficio riservato agli inquirenti. I quali chiedono pazienza e non hanno ovviamente anticipato alcuna conclusione del loro lavoro. Anche Cimoli ha preferito evitare qualsiasi commento. Lunedì scorso, proprio a Milano, nella sede dell'Assolombarda, partecipando a un convegno sul progetto di tratta ferroviaria Lione-Milano-Lubiana, l'amministratore delegato, sollecitato dalle domande dei giornalisti, si era soltanto brevemente dedicato al tema delle inchieste giudiziarie: «Non temiamo sorprese dal lavoro della magistratura, abbiamo analizzato i progetti con molta attenzione e messo a disposizione tutto ciò che ci è stato chiesto. L'azienda va avanti. Anche se è certo che non è bello avere una situazione di questo genere intorno a noi». Poche ore dopo un pendolino avrebbe investito un altro treno a Firenze. Un morto e l'Ita-

lia divisa a metà, un altro giorno nero nella stagione più nera delle ferrovie italiane: forse anche il rapporto della società di certificazione bilanci potrà fornire qualche spiegazione del disastro in corso e potrà aiutare a scoprire le responsabilità in un ballo vertiginoso di miliardi, tappa più recente e tutto sommato più clamorosa, anche nell'entità delle cifre, della tangentopoli nazionale. Tutto, si sa, era stato organizzato attorno al progetto dell'alta velocità, fin dalla nascita della società, la Tav, che avrebbe dovuto gestire l'intervento, una società presentata come privata, a realtà a maggioranza pubblica (per il 45 per cento delle Ferrovie dello Stato, per il cinque e mezzo per cento della banca delle Ferrovie stesse, la Banca Nazionale delle comunicazioni). Spacciare la Tav per società privata aveva uno scopo: legittimare la trattativa privata con i generali contractors incaricati della costruzione delle infrastrutture, con i quali peraltro vennero stipulati accordi per la «concessione di progettazione e costruzione», accordi che per la loro esplicita natura mettevano al riparo da qualsiasi rischio il concessionario. Ma l'Alta Velocità conteneva altre «voci» assai ambigue, come la famosa «concessione per lo sfruttamento economico» che andava ad equilibrare un presunto contributo privato pari al sessanta per cento del valore dell'opera, di fronte a un finanziamento pubblico certo di ventimila miliardi. Mai vennero chiarite l'entità e l'origine degli eventuali fondi privati e il significato della conseguente concessione per lo sfruttamento economico. Sta di fatto che si costruì, con l'unica certezza dei fondi pubblici, una fitta rete di imprese. Proprio i rapporti tra Ferrovie dello Stato e imprese dovrebbero essere chiariti dallo studio della «Deloitte and Touche». Per lo meno dallo studio della società di certificazione dovrebbe derivare un contributo al chiarimento. La complessità dell'ingegneria di finanziamento avrebbe consentito e occultato l'illegittimo nella valutazione e nella gestione degli appalti. Sta di fatto che i consorzi di impresa impegnati nell'Alta Velocità hanno ricevuto dallo Stato negli anni appunto tra il '93 e il '96 finanziamenti per undicimila miliardi, tutti in anticipo sull'apertura dei cantieri, chesono stati avviati proprio adesso.



Due carrozze del pendolino deragliato a Piacenza

Carlo Vitello/Ap

Il presidente del Consiglio: «Malocchio? No, più investimenti e fiducia negli uomini»

L'Italia dei treni si adegua all'Europa Primo passo verso la liberalizzazione

Oggi Prodi vara il decreto per separare la contabilità Fs

ROMA. Finalmente, dopo sette anni di inadempienza, anche l'Italia dei treni entra in Europa. O almeno compie il primo passo per attraversare le Alpi. Oggi il Consiglio dei Ministri, come aveva annunciato martedì alla Camera il Ministro dei Trasporti, varerà il regolamento che adegua la normativa italiana in materia di trasporto ferroviario a quella europea emanata il 29 luglio 1991.

Sarà lo stesso presidente del Consiglio, Romano Prodi, ad illustrare stamattina, insieme al ministro Burlando, le linee guida del provvedimento. «Perché non lo porta alla chiesa di San Valentino a Bologna, per toglierli il malocchio?», ha chiesto ieri sera a Prodi, Enzo Biagi. Risposta: «Non è questione di malocchio, ma di investimenti nei mezzi e di fiducia nelle persone».

Il regolamento, in nove articoli, prevede la separazione tra la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, ovvero la rete, e l'attività di traspor-

to e garantisce il diritto di accesso al nostro sistema per le associazioni internazionali di imprese ferroviarie e per le imprese che effettuano trasporto di merci e passeggeri. Il che significa, in prima battuta, che le Fs dovranno separare nel loro bilancio la contabilità della rete da quella del trasporto vero e proprio e che i nostri binari saranno successivamente aperti ai treni di altri vettori, anche stranieri. Il secondo passo, dopo la separazione contabile, sarà la creazione di due imprese distinte. Le ferrovie italiane vengono dunque liberalizzate e aperte alla concorrenza internazionale. Rimangono esclusi da questo processo i servizi locali, regionali e interregionali, affidati nel novembre scorso alla competenza delle Regioni.

Il gestore dell'infrastruttura sarà autonomo e indipendente dalle imprese che effettuano il trasporto: sarà sua responsabilità il controllo della circolazione dei treni, la ma-

nutenzione e la riorganizzazione tecnica, commerciale e finanziaria che ciò comporterà per l'azienda Fs. Lo Stato vigilerà sugli standard e le norme di sicurezza e i rapporti col gestore verranno regolati da un contratto di programma. Lo spezzone di Fs che svolgerà le funzioni di gestore della rete metterà a disposizione anche di altre imprese ferroviarie le rotaie italiane «a parità di trattamento e allo scopo di garantire un utile di gestione». Chi effettuerà materialmente il trasporto di merci o passeggeri dovrà essere dotato di locomotori autonomi e verserà un canone per l'utilizzo dei binari che sarà deciso dal Ministero dei Trasporti su proposta del gestore. I costi per accedere alla rete ferroviaria italiana saranno calcolati in base ad alcuni parametri fissati dal regolamento: la qualità della rete, la saturazione delle linee, l'usura delle tratte, la velocità (intesa come capacità di assorbimento della linea) e il

consumo energetico.

Il sottosegretario Soriero ha illustrato ieri il regolamento alle sei sigle sindacali che rappresentano i dipendenti delle Fs in vista della trattativa tra governo e sindacati che si aprirà la settimana dopo Pasqua per discutere dei riflessi che la separazione contabile avrà all'interno dell'azienda. Le prime reazioni sindacali sono positive anche se la Filcgil giudica il provvedimento «non privo di contraddizioni». «La verità è che lo sganciamento del trasporto locale e la separazione tra rete e attività di trasporto - spiega Dino Testa, segretario nazionale dei ferrovieri - mette la parola fine sotto il piano d'impresa delle Fs. Quel piano, che presenta un bilancio unificato, è largamente superato dagli eventi. Adesso però il governo ci spieghi quale sarà l'impianto futuro delle ferrovie italiane».

Mo. Pi.

Raul Wittenberg

Il pantografo ha tranciato i cavi La linea elettrica si schianta Panico sul treno della gita scolastica

ROMA. Sono le otto e un quarto della mattina di ieri. È un'ora che il treno è partito da Roma-Termini, procede spedito verso Firenze. Una ventina di ragazzi della «terza A» dell'Istituto Tecnico per il Turismo Colombo - quasi da soli nel vagone - chiacchierano e scherzano fra loro, con la freschezza dei loro 16-17 anni. Le due insegnanti che li accompagnano leggono il giornale. Siamo vicino ad Attigliano, sul confine fra il Lazio e l'Umbria, la committa assapora la gita scolastica ad Arezzo. Una lezione, più che una gita, trattandosi di giovani che si preparano a lavorare nel settore turistico, e vanno a conoscere una delle gemme del nostro patrimonio artistico e culturale.

Improvvisamente si sente un gran botto. Si è rotto il pantografo, l'attrezzo che riceve la corrente elettrica. È a pezzi e trancia il cavo della linea di alimentazione. Sul treno in corsa il cavo sfilacciato batte furiosamente sui finestrini

ni fino a mandarne alcuni in frantumi, nei vagoni c'è un frastuono terrificante per lunghi, interminabili secondi. Fino a quando il convoglio, alle 8 e 17 si ferma sugli scambi d'ingresso alla stazione di Attigliano. RICOVERATO su un binario della stazione da un'automotrice, l'Intercity 692 Roma-Firenze ripartirà dopo un paio d'ore sulla vecchia linea dalla quale proveniva: il blocco infatti non ha influito sulle altre corse Roma-Firenze lungo la linea veloce.

«All'inizio non capivo, ero seduta parlando con i compagni di classe», racconta una ragazza, Maria Laura Tullio. «Stavo vicino al finestrino che si stava scheggiando, per fortuna non si è rotto. Subito ho avuto una gran paura, è diventata terrore quando ho avuto la sensazione che il treno stesse deragliando com'è successo lunedì proprio a Firenze. Allora mi sono messa a piangere. Il cavo che batteva sui vetri l'avevo preso per i rami degli alberi travolti dal treno impazzito».

«Per un momento sono rimasta paralizzato, oltretutto per la responsabilità che abbiamo verso questi ragazzi, a vederli piangere e urlare, aggirarsi fra le schegge di vetro mentre proseguiva il frastuono», incalza l'insegnante, Anna Campini. Anche un altro ragazzo, Alessio Aversa, aveva scambiato il cavo dell'alta tensione per i rami degli alberi: «Ero in piedi, sono rimasto bloccato dalla paura, con i treni che deragliano continuamente pensavo al peggio, anche perché il convoglio continuava a correre, non si fermava. E nel vagone c'era chi strillava, chi si alzava, chi scappava». Elisabetta Pirone era impegnata nel suo video-gioco quando sono iniziati i colpi: «Ho sentito la urla dei compagni e mi sono inginocchiata sul pavimento coprendomi la testa, finendo fin quasi sotto al sedile. Stranamente sono stata presa da un riso nervoso per tutto il tempo».

È vero che anche in Francia, paese ferroviario modello per i suoi Tgv, avvengono incidenti. Ma l'insegnante di francese Régine Canogre è stupita dal fatto di essere stati, in questo caso, tutti abbandonati a se stessi: «Non un ferroviere che ci abbia tranquillizzato, nessuno che ci informasse di ciò che era accaduto, se saremmo ripartiti o no». «Un comportamento indecente», aggiunge Campini, «quando chiedevamo spiegazioni non rispondevano. Per miracolo uno di corsa ci ha detto che s'era rotto il pantografo».

wlf

WIL CEE!

il manifesto

Contribuisce a risolvere dubbi sulle statistiche dei risultati della corsa all'anno. Ma non si tratta più di numeri: ora la parola passa alla politica e al controllo di bilancio.

Si legge a pagina 10

Un nuovo manifesto si aggira per l'Europa.

Dal 31 marzo, in edicola.