



Ferrovie, decisa dal governo la separazione contabile tra la rete e il servizio di trasporto. Bertinotti: «Ora voglio un nuovo Cda»

L'Europa sui binari d'Italia

Prodi: «È una rivoluzione, arriva la concorrenza»

ROMA. Alla veneranda età di 159 anni le ferrovie italiane chiudono una gloriosa carriera solitaria e ricominciano la gara. Ai blocchi di partenza ci saranno presto altri concorrenti, altre aziende internazionali di trasporto su ferro da battere in velocità. Tutto iniziò il 4 ottobre del 1839, con l'inaugurazione della prima strada ferrata, la mitica Napoli-Portici; ieri si è fissata un'altra data storica per le Fs: l'Italia si adegua alla normativa europea e accoglie le regole per liberalizzare il mercato interno. «È un'assoluta rivoluzione», ha commentato il presidente Prodi nel presentare il decreto varato dal Consiglio dei Ministri - Comincia la concorrenza. Inizia un modo diverso di lavorare per le ferrovie».

Dopo sette anni anche il nostro paese recepisce la direttiva 440, decidendo la separazione contabile tra l'infrastruttura (la rete) e il servizio di trasporto ferroviario e la definizione delle regole che consentiranno ad altri soggetti, al momento associazioni internazionali di imprese ferroviarie e imprese internazionali che effettuano il trasporto combinato di merci, di utilizzare i nostri binari. «Che siano stati necessari sette anni», ha spiegato il ministro dei Trasporti, Claudio Burlando - la dice lunga sulle resistenze

e le difficoltà incontrate. Le Fs ora sono obbligate a separare contabilmente la rete dal servizio: lo faranno a partire dal primo gennaio 1999. A quel punto non saranno più consentiti travasi finanziari. Le risorse destinate alla costruzione di nuove tratte e alla messa in sicurezza di quelle già esistenti, non potranno essere usate altrimenti». Poiché siamo arrivati ultimi, ora dovremo correre più in fretta degli altri: l'indicazione del governo è che a partire dal primo gennaio del 2000 si faccia un altro passo avanti e le Fs si suddividano in due società distinte. Poi si potrà anche riorganizzare la società di trasporto vero e proprio.

Il decreto presentato ieri sarà operativo entro giugno-luglio. Poi bisognerà stabilire i canoni di accesso alla rete: sarà l'azienda Fsa a proporli e il Cipe a valutarli. A partire dal prossimo anno altre imprese ferroviarie europee potranno utilizzare le rotaie italiane (c'è già in cantiere un accordo con gli svizzeri per le merci) per trasportare passeggeri e merci. Come stabiliscono le norme Ue, le tratte già assegnate restano assegnate: i nuovi concorrenti entreranno all'inizio solo su quelle «non saturate», ma via via che si completerà il quadruplicamento di parte della rete, ci saranno altri spazi.

Europa a confronto									
Paese	Linea	Linea	Linea	Linea	Linea				
Italia	Francia	Germania	Gran Bretagna	Spagna					
Roma-Milano	Parigi-Lione	Colonia-Monaco	Londra-Edimburgo	Madrid-Siviglia					
Km	632	512	630	630	550				
durata	4h 25'	2h 05' (Tgv)	n.d.	3h 59'	2h 30'				
treni/giorno	34	n.d.	30	15	19				
biglietti (in lire)	biglietti (in lire)		biglietti (in lire)		biglietti (in lire)				
massimo	125.500	144.000	500.000	615.000	184.000				
minimo	68.000	76.000	240.000	63.000	60.000				

«L'introduzione della concorrenza apre uno scenario nuovo che, in una prima fase, acuirà - queste le previsioni del ministro - i conflitti tra azienda e lavoratori come è avvenuto anche per i porti e Alitalia. Sarà un momento difficile, ma il confronto con gli altri migliorerà gli standard dell'impresa». Insomma le Fs dovranno tirare fuori le unghie

e dare il massimo. Non si rischia di creare confusione, chiede qualcuno? «Più di così», Burlando risponde con una battuta - «è difficile». E riferisce il laconico commento del commissario europeo Karen Van Miert all'annuncio del provvedimento: «Atlas», finalmente. Positive le prime reazioni sindacali e all'interno della maggioranza.

Guido Abbadessa, segretario della Filt-Cgil chiede che questa novità si coniughi al rilancio delle Fs. Favorevole anche il Comu. Rifondazione, per bocca di Bertinotti, vuole però un nuovo consiglio d'amministrazione: «non ci sono uomini per tutte le stagioni».

Mo. Pi.

LA SQUADRA

Tutti gli uomini di Cimoli

Uno staff «rubato» alla chimica

Ma i manager «interni» accusano: «Ci hanno commissariato»

ROMA. Chissà cosa c'entra la chimica con i treni. All'apparenza nulla. Eppure il top management delle Ferrovie dello Stato, in particolare gli ultimi tre amministratori delegati, è venuto da lì, dalla chimica di Stato e privata. Magari era uno dei settori industriali di maggior peso. Sta di fatto che Mario Schimberni, Lorenzo Necci e lo stesso Giancarlo Cimoli si sono fatti le ossa e hanno costruito il loro prestigio come grandi «commis» di Stato in quel settore. Chissà...Ma non è finita lì. Perché naturalmente i numeri uno si portano spesso i numeri due e i numeri tre, scendendo per i rami.

Vediamo qual è stato il precipitato chimico, dentro l'azienda Fs, prodotto dall'ultima ondata di arrivi dall'esterno. Di coloro che a Villa Patrizi, sede delle ferrovie, vengono vissuti, a torto o a ragione, come i «mercantari» o i «conquistatori». Giancarlo Cimoli sbarca dalla Edison alle ferrovie dello Stato nell'ottobre del 1996, un mese dopo l'arresto di Lorenzo Necci. Voluto fortemente dall'entourage del ministro del Tesoro, gode della stima di Guido Rossi e di Bondi, amministratore di Foro Bonaparte. Non appena si insedia, il Ministro Burlando detta le linee di riorganizzazione del settore ferroviario: chiede alle Fs di, come si dice in gergo, «ricentrarsi sul core business». Ovvero di pensare a far viaggiare meglio passeggeri e merci piuttosto che ad avere partecipazioni azionarie sparse alla rinfusa: dai vaporetto sul Canal Grande, alle Ferrovie argentine, alla Treccani, alle banche, alle immobiliari, alla Cit. Cimoli pare l'uomo giusto e nel corpicione ferroviario si accendono molte speranze.

Chi chiama al suo fianco? Come di prammatica la segretaria personale, Cristina Papetti, anche lei della Edison. Poi Fulvio Conti, manager della Montedison che, con un gran balzo in carriera, diventa direttore generale per la finanza. All'inizio si pensa a lui come direttore generale unico ma è costretto poi a dividere la poltrona con Francesco Forlenza (immaginato come vice direttore generale), che da responsabile del personale di Agip Petroli sale fino alla direzione generale per le risorse umane. I maligni sostengono che questo episodio incrina sul nascere il rapporto fiduciario tra Conti e Cimoli: sta di fatto che poche settimane fa Contisen è andato a Telecom. Forlenza viene chiamato da Giovanni Parillo, segretario del consiglio d'amministrazione

delle Fs, da sempre con Necci nella chimica e approdato alle Fs a giugno '96 dopo essere stato presidente di Enichem. Su Parillo e Forlenza giace alla Camera dei deputati un'interrogazione dell'onorevole Gramazio (An) a proposito di una cena, a cui andarono con le automobili di servizio delle Fs: gli altri commensali erano Giancarlo Rossi, Filippo Troia (indagati dalla procura di Milano insieme all'ex presidente delle Ferrovie, Crisci) e Cesare Previti. L'unico manager non chiamato direttamente da Cimoli è Francesco Mengozzi, che ha sostituito Fulvio Conti: di provenienza Iri è stato in Italstat, Iritecna e Rai.

Veniamo alle seconde linee e alle altre società del gruppo. Come numero due della finanza, si insedia Giovanni D'Ambrosio, anche lui della Edison; sempre del mondo Edison è Roberto Renon, amministratore

della Tav; Livio Vido, amico di Renon, va a Italferr; dalla Montedison arrivano Claudio Zito e Marco Di Molfetta. Nell'area diretta da Forlenza si concentrano invece gli ex di Agip Petroli: a Villa Patrizi spiegano

Assunti tre nuovi dirigenti. Da Federtrasporti arriva Enrico Mingardi: è destinato alla direzione Metropolitana?



che molti sono manager in pensione o pensionabili. Si tratta di Francesco Massaro, Giancarlo Corduas e Francesco Pizzuro. Sempre stando alle «voci di dentro», non sono di straordinario profilo manageriale e hanno commissariato come un solo uomo i «residenti», i dirigenti fer-

rovieri. Creando un muro tra i vertici e il resto del management e schiacciando le professionalità presenti. Ci sono poi state ssnunzioni di dirigenti ai gradi inferiori fino a toccare le 60-70 unità: sono questi che hanno nelle mani l'azienda e che il sindacato dirigenti accusa di ricevere «stipendi d'oro».

Un discorso a parte meritano le relazioni esterne. Alla direzione si siede Daniela Scurti (ex dipendente dell'Alenia); il suo compito prioritario è liquidare Efeso (la società di omunicazione delle Fs con sede in Piazza di Spagna e un budget di 100 miliardi l'anno). La brillante trovata per chiudere Efeso è di assumere tutto il personale (in cui spiccano i soliti noti, intimi di Martelli, fiduciari degli ex ministri democristiani Piga e Bernini) in Fs. Questo settore conta 13 dirigenti nelle sole Fs, senza considerare le altre società del gruppo. In totale sono oltre cento persone. La battaglia più divertente che circola è che nemmeno alla Casa Bianca hanno uno staff così numeroso per assistere il Presidente degli Stati Uniti.

Infine completano la squadra di Cimoli i direttori delle Asa (le divisioni operative): sono Mauro Moretti (carriera interna alle Fs con un periodo di Cgil Trasporti) per la rete, Maurizio Bussolo (che An mette in carico a Burlando) per le merci, Giuseppe Sciarone (ideatore del servizio Eurostar) per i passeggeri, Emilio Maestrini (interno) per la trazione e Cimoli stesso ad interim per la Asa Metropolitana. Non sembra finita: l'altra sera le agenzie battevano la notizia dell'assunzione di altri dirigenti, in particolare di Enrico Mingardi, presidente di Federtrasporti (imprese di trasporto locale) che andrebbe a dirigere la Metropolitana. Grandi speranze, si diceva. Delusione. Soprattutto perché gli uomini nuovi non hanno cercato l'integrazione con le competenze operative e tecniche fondamentali per far circolare i treni, quelle del management interno. Si sono solo sovrapposti. Il malumore che regna a Villa Patrizi nasce da lì. Che chimica e treni producano reazioni acide?

Morena Pivetti



A Brindisi deraglia un treno merci

È stato accertato finora dalla polizia ferroviaria il deragliamento è avvenuto mentre alcuni vagoni merci venivano trainati da un locomotore dalla stazione centrale del capoluogo brindisino allo scalo della zona industriale. All'altezza del passaggio a livello le ruote anteriori del quartultimo vagone sono uscite dai binari, potrebbe aver ceduto il carrello portante delle ruote anteriori. Il traffico stradale sulla via provinciale per Lecce - la principale di accesso alla città dal capoluogo salentino - è rimasta perciò bloccata per circa quattro ore, sino alle 11.30, quando il vagone, sollevato con una gru, è stato spostato. L'incidente si è avuto poco dopo la partenza del convoglio dalla stazione.

IN PRIMO PIANO

Otto mesi di reclusione a quattro ferrovieri di Genova

Condannati per «pericolo di disastro»

Una vicenda di cinque anni fa: il treno deragliò perché sui binari c'erano materiali di un cantiere delle Fs

GENOVA. Quattro ferrovieri riconosciuti colpevoli di «pericolo di disastro» e condannati ad otto mesi di reclusione ciascuno, con sospensione condizionale della pena. Si è concluso con questa sentenza, pronunciata ieri dalla seconda sezione penale del Tribunale di Genova, il processo per un deragliamento avvenuto cinque anni fa allo scalo di Terralba, in cui erano rimasti lievemente feriti un capotreno e due passeggeri. Ad esserne riconosciuti responsabili sono stati Luigino Trevisan, di 42 anni, Antonio Guerra, 46 anni, Giancarlo Valente, 49 anni, e Gino MarcAntonio, di 39 anni. Un quinto ferroviere che era stato rinvitato a giudizio insieme a loro - il quarantottenne Carlo Canepa - è stato invece assolto. L'accusa aveva chiesto la condanna per disastro colposo, ma i giudici hanno accolto la richiesta della difesa di derubricare il reato in pericolo di disastro.

L'incidente si era verificato nel vecchio parco lavaggi di Terralba, dove era in procinto di iniziare la co-

struzione di una intersezione su un binario tronco alla confluenza di altri tre binari. In vista dell'avvio dei lavori, erano stati ammassati lungo i binari i materiali necessari, soprattutto traversine, spezzoni e intersezioni di rotaia. La sera del 2 novembre il treno passeggeri 11213, partito dalla stazione di Brignole e diretto alla Spezia, mentre transitava all'altezza del parco lavaggi, era deragliato, terminando la sua corsa contro l'arco della galleria San Martino, l'urto, grazie alla modesta velocità di marcia del convoglio, non era stato rovinoso ed ad uscire dai binari era stata solo la vettura di testa.

Le cause? Gli accertamenti dell'inchiesta interna e il risultato della perizia ordinata dal pubblico ministero nel corso della lunga istruttoria hanno consentito di escludere la presenza sia di guasti, vizi o rotture nel treno, sia difetti nel binario su cui il convoglio transitava, sia condotte o manovre errate dei macchinisti del convoglio stesso. Il sopralluogo eseguito dalla Polfer nella zo-

na dell'incidente permise piuttosto di rilevare che il materiale per l'avvio del cantiere era stato ammassato troppo disordinatamente e troppo ridosso dei binari. Era dunque accaduto che un merci in manovra all'interno del parco lavaggi aveva urtato il materiale precariamente assemblato, ed alcune traversine avevano finito con l'invasare la sede del binario destinato al transito dei treni passeggeri.

Di qui l'incriminazione dei ferrovieri che, secondo l'accusa, avevano provocato quella situazione di rischio: Trevisan, responsabile della protezione antinfortunistica del cantiere, e i deviatori Valente e Guerra per avere omesso di segnalare l'ingombro sui binari; e Di MarcAntonio, manovratore del treno merci, per non aver sorvegliato l'istramento del proprio convoglio abbastanza da rendersi conto dell'ingombro e del successivo spargimento del materiale sui binari.

Rossella Michienzi

PACO IGNACIO TAIBO II

BENVENUTI A CITTÀ DEL MESSICO

Consigli al nuovo sindaco della metropoli in cui vivono sedici milioni di persone. Questo, e molto altro ancora, su Internazionale oggi in edicola.

Internazionale