



Il progetto si svilupperà in quattro anni. Cimoli ha prospettato l'assunzione di personale qualificato. Per l'estate meno convogli

## Fs, operazione treni sicuri

Presidente e amministratore delegato dell'azienda promettono investimenti per 10mila miliardi. Arriveranno sistemi di controllo della velocità, passaggi a livello automatici, 13 nuovi Eurostar

ROMA. Un'operazione verità e trasparenza, da fare anno dopo anno. Come annuale sarà, d'ora in avanti, il piano della sicurezza delle Ferrovie dello Stato, alla stregua del budget o del piano della qualità, con verifiche sullo stato di avanzamento ed il raggiungimento degli obiettivi da condurre insieme all'opinione pubblica. È questo lo strumento che i vertici delle Fs, insieme a 500 tecnici dell'azienda, hanno messo a punto per garantire che gli standard di sicurezza, già ora piuttosto elevati rispetto al resto d'Europa nonostante le preoccupazioni diffuse tra i viaggiatori dopo le ultime sequenze di incidenti, vengano ulteriormente migliorati.

A presentarlo ieri c'erano sia il presidente, Claudio Demattè, che l'amministratore delegato, Giancarlo Cimoli, per spiegare che la sicurezza è in cima alla lista delle loro priorità. «L'obiettivo è di approssimarsi il più possibile a incidenti zero», ha spiegato Demattè, che ha riconosciuto alle Fs di aver già fatto molto e bene. «Discuteremo a fondo col sindacato, abbiamo già cominciato, e con i lavoratori, soprattutto in periferia, per attuare al meglio tutte le misure» ha aggiunto Cimoli. In moneta sonante, il piano vale diecimila miliardi in quattro anni per l'introduzione delle nuove tecnologie e 1.200 miliardi l'anno per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e del materiale rotabile. Nel corso del '98 verranno attivati i primi 280 chilometri di linee attrezzate con l'Atc, il nuovo sistema per il controllo automatico della marcia del treno (la tratta interessata è la Treviglio-Cremona), che verrà esteso nell'arco di tre anni ai

7mila chilometri di linee più trafficate e a 2.400 mezzi; verranno soppressi 60 passaggi a livello e 48 verranno automatizzati; entreranno in esercizio 13 nuovi Eurostar e 30 treni pendolari a due piani.

Oltre che sugli investimenti e su 24 progetti operativi, già in via di adozione per migliorare da subito gli standard, le Fs puntano molto sulla formazione e sull'aggiornamento del personale insieme alla revisione delle normative interne, per semplificarle e renderle più chiare. «Il fattore uomo deve essere al centro del nostro impegno», ha detto ancora Cimoli. «Nella catena della sicurezza è l'anello più importante: mano a mano che i treni diventano più veloci e sofisticati, che avanza l'automazione e l'introduzione di tecnologie informatiche, dobbiamo garantire un migliore know-how ai dipendenti». Cimoli ha parlato anche di assunzioni di nuovo personale tecnico qualificato.

L'amministratore delegato ha poi ricordato che verrà messa in funzione una banca dati centralizzata sull'incidentalità e saranno costituiti gruppi di esperti incaricati di svolgere un supplemento d'indagine per mettere in luce le cause prime degli incidenti. Mentre è già in funzione un'unità di crisi centrale (che solo la Germania ha attivato), che si riunisce entro un'ora dall'incidente per compiere scelte immediate e alleviare rischi e disagi per tutti i viaggiatori sulla linea. Tra i provvedimenti specifici che verranno presi, da segnalare l'introduzione della scatola nera e del misuratore di velocità sul treno, di nuovi sistemi di protezione per gli operai che lavorano sui binari, di migliori comunica-

GLI INCIDENTI SULLE ROTAIE						
L'Italia ha una rete di 16.000 chilometri, Svizzera di 3.000, Germania di 40.000, Spagna di 13.000 e Francia di 31.000.						
GLI INCIDENTI						
	1992	1993	1994	1995	1996	1997
FS (Italia)	220	200	143	160	174	146
SBB (Svizzera)	78	99	87	58	38	-
DBAG (Germania)	890	625	633	669	616	-
RENFE (Spagna)	98	71	102	94	88	89
SNFC (Francia)	312	288	297	283	307	317

  

NUMERI DI MORTI						
	1992	1993	1994	1995	1996	1997
FS (Italia)	25	14	4	20	15	19
SBB (Svizzera)	10	11	15	7	7	-
DBAG (Germania)	174	126	116	109	112	-
RENFE (Spagna)	26	28	28	20	20	37
SNFC (Francia)	42	39	25	39	42	40

zioni in galleria e tra le stazioni e il treno, di nuove specifiche costruttive per i fornitori, di un programma triennale di revisione della rete, di più frequenti visite mediche per macchinisti e verificatori.

Nell'organizzazione dell'orario estivo si garantiranno intervalli maggiori tra un treno e l'altro, in particolare la notte, per aumentare il grado di manutenzione. «Non ci sarà un taglio del 7% dei treni - ha

smentito Cimoli - anche se avremo qualche convoglio in meno».

L'amministratore delegato ha poi confermato le tappe della divisione tra infrastruttura e servizio (operativa da giugno) e i 70mila miliardi di investimenti in 10 anni - ha concluso - l'89 sarà un anno di snodo per le ferrovie, ma lo saranno anche il '99 e il 2000. Il '97 l'abbiamo dedicato a revisionare le strategie

aziendali: nella seconda metà di quest'anno faremo partire gli appalti».

Insomma Cimoli promette che le Fs saranno in grado di spendere subito e bene le risorse messe a disposizione dal governo (anche se preferisce non usare la parola «sami») e che si concentreranno sulla qualità del servizio.

Morena Pivetti

## Demattè torna a chiedere il rialzo delle tariffe

ROMA. Da richieste di una discussione più approfondita a critiche aperte: questo lo spettro delle reazioni sindacali al piano della sicurezza presentato dalle Fs. «Sono necessari approfondimenti di merito - è il parere di Guido Abbadessa, segretario generale della Filt-Cgil - sulle soluzioni prospettate, alcune delle quali non sono del tutto nuove». Abbadessa ha comunque espresso soddisfazione per il fatto che la questione sicurezza sia finalmente affrontata conquistando l'ordine del giorno. Critici i macchinisti del Comu: «I fondi - ha insistito il coordinatore Savio Galvani - vanno spesi in via prioritaria per dare omogeneità tecnologica al sistema, con particolare riguardo ai sistemi di regolamento. Su questo il piano non dà risposte mentre presenta l'Atc come una panacea, anche se aggiunge disomogeneità al sistema». Critica anche la Fisast-Cisas che parla di «piano virtuale» e minaccia nuovi scioperi mentre la Federazione dirigenti Trasporti contesta l'intenzione delle Fs di eliminare dirigenti interni, bravi o no che siano. Per Dario Del Grosso, segretario nazionale della Uil Trasporti è necessario che i fondi vengano spesi: «Gli interventi previsti - ha osservato - sono quelli di sempre ma vanno finalmente fatti. Nel '96 su 4mila miliardi ne sono stati spesi 1.200».

Le Fs ieri hanno anche fornito i dati sul traffico passeggeri del primo trimestre di quest'anno: gli incidenti non sembrano aver influenzato le scelte degli italiani. Nel mese di marzo il traffico passeggeri si è mantenuto in linea con quello previsto dal budget con 1.911.953 viaggiatori per chilometro. C'è stata comunque una diminuzione rispetto a marzo dello scorso anno (quando erano stati 2.098.583), dovuta secondo le ferrovie alle feste pasquali (che quest'anno sono state in aprile). Gli introiti stimati dalle Fs sono pari a 161 miliardi contro i 164 previsti. Il presidente Demattè ha ribadito ieri che le tariffe vanno aumentate: «Sono le più basse in assoluto in Europa. Credo che una piccola modifica dovrà essere messa in cantiere dal Cipe e poi nel tempo bisognerà riuscire ad avere un sistema di determinazione dei prezzi che non sia più legato alla percorrenza chilometrica ma alla qualità del servizio».

## IL REPORTAGE

L'unico «hub» del nostro Paese difende la sua vocazione. Ad ottobre ci sarà il confronto finale

# Aerei, Fiumicino in trincea

Il piano Alitalia non è digerito, si prevedono mille miliardi di perdite

ROMA. Volano le polemiche tra Roma e Milano. Anzi, sfrecciano a bassa quota, velenose. La posta in gioco è il primato del traffico aereo intercontinentale: Malpensa contro Fiumicino e viceversa. Tutto nasce dalla decisione di Alitalia di dirottare, da ottobre, col varo di Malpensa 2000, un bel po' di voli intercontinentali da Roma a Milano: il 12% secondo la compagnia di bandiera, quasi il doppio in base a un'indagine delle agenzie di viaggio, che prospettano un calo del 24% delle frequenze. In pratica, visto che a Fiumicino transitano circa 25 milioni di passeggeri l'anno, di cui il 60% su voli Alitalia, si può ipotizzare una perdita secca tra due e tre milioni di viaggiatori. In termini occupazionali l'impatto dovrebbe essere di mille unità, di cui 400 nell'indotto. E in soldoni? In questo caso la stima è un po' più complicata. Ancora non c'è niente di definitivo, solo ipotesi di lavoro. Una di queste prevede una ricaduta economica di 800-1000 miliardi: 3-400 miliardi di biglietti in meno venduti, 150 miliardi di perdite nelle attività connesse e altri 3-400 nell'indotto. Ma la vera sfida è quella che in gergo aeroportuale è chiamata l'attività di hub. In inglese l'hub è il mozzo di una ruota. In pratica è un crocevia aereo. Non un semplice aeroporto, dunque, ma molto di più: un punto di transito delle rotte intercontinentali, uno scalo dove i passeggeri non si limitano ad arrivare e a partire, ma possono trovare coincidenze certe e frequenti, punti vendita, centri congressi (al «Leonardo da Vinci» si è anche pensato di costruire un casinò). L'aeroporto di Fiumicino si considera già un hub, poiché ospita 95 compagnie aeree di tutto il mondo e il 45% del suo traffico passeggeri è costituito da viaggiatori in transito. Malpensa invece non è ancora un hub, ma punta a diventarlo. La prospettiva è quella di arrivare a una decina di questi crocevia aeroportuali europei e il rischio è che due hub per un paese come l'Italia siano troppi. Londra, Parigi, Francoforte e Amsterdam, cioè i principali aeroporti europei (Fiumicino è al quinto posto) sono

tutti hub (tra l'altro giganteschi, visto che Londra ha un traffico di 80 milioni di passeggeri l'anno). E nessuno di questi paesi ne ha due. L'Italia però ha una conformazione geografica particolare: è lunga. Inoltre, se Roma è la capitale amministrativa e politica, oltre che un importante centro turistico, Milano è la capitale imprenditoriale del paese. E non ha un aeroporto degno di questo nome. Di qui la decisione di creare Malpensa 2000. Il sindaco ambrosiano Albertini ne ha fatto una bandiera e ora chiede addirittura che Milano diventi l'u-

nica scalo intercontinentale italiano. Rutelli replica sdegnato, difendendo Fiumicino a spada tratta e ricorda che nel 2000 c'è il Giubileo. Prodi e Burlando si barcamenano e parlano di due hub. Il risultato di questa disputa è il dirottamento a Milano di un bel po' di voli Alitalia, una scelta che indubbiamente indebolisce Fiumicino. Insomma, un duro colpo per il «Leonardo da Vinci». L'aeroporto è da tempo un cantiere aperto. Di qui al 2000 sono già previsti 1.721 miliardi di investimenti, di cui 1.320 a carico dello Stato. L'obiettivo è di arrivare a 30 milioni di passeggeri entro il 2000 e a 60 milioni nel 2030. Traguardi ambiziosi, che rischiano ora di essere messi in discussione. Sostituire i voli Alitalia con quelli di altre linee, infatti, è complicato: ci vogliono nuovi accordi internazionali e dunque tempo. Inoltre



re infastidito gli ambienti romani. Un altro forte argomento di polemica sono i vincoli che l'Unione europea ha posto alla nostra compagnia di bandiera in cambio di un via libera ai 2.750 miliardi di aiuti pubblici ricevuti da Alitalia. In pratica l'Ue ha imposto al gruppo italiano il congelamento della sua flotta aerea fino al 2000, un tetto del 2,7% allo sviluppo del traffico e rigidi limiti alle agevolazioni tariffarie. Alitalia, con un simile fardello sulle spalle, difficilmente potrà fare una politica espansiva, anche perché i traffici aerei crescono al ritmo del 7-8% l'anno. E Malpensa 2000 perciò rischia di trasformarsi in un grosso affare soprattutto per compagnie aeree del Nord Europa. Cempella, presidente Alitalia, replica alle accuse assicurando che il riequilibrio in favore dello scalo milanese ri-



sponde a «logiche di mercato, non politiche».

La polemica tra Fiumicino e Malpensa comunque sale dunque di tono e, di qui a ottobre, rischia di diventare incandescente. A Milano sostengono che il 57% dei biglietti veduti a livello nazionale è acquistato al Nord. Roma replica che non è questo che conta, ma la vocazione intercontinentale dell'aeroporto: Fiumicino ce l'ha, Malpensa no. Inoltre aggiungono che la Sea, la società che gestisce gli aeroporti milanesi è pubblica ed è in mano al comune di Mila-

no, mentre la società Aeroporti di Roma, che gestisce lo scalo di Fiumicino, entro il '98 sarà interamente privatizzata e attualmente è a metà del guado, restando per il 59% in mano alla Cofiri (gruppo Iri).

Fiumicino dunque si sente in trincea. E Milano non getta certo acqua sul fuoco. Ma è una guerra che alla lunga rischia di essere vinta solo da Londra, Parigi e Francoforte, tre giganti dei cieli che già ora ci sovrastano.

Alessandro Galiani

## IN PRIMO PIANO

### Scioperano gli steward Aerostazioni quasi deserte

ROMA. Si è concluso alle 6 di stamattina lo sciopero nazionale degli assistenti di volo aderenti alle Rsa Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uil. Dalle 11 alle 15 di ieri si sono astenuti dal lavoro anche gli assistenti di Alitalia Team. I sindacati di base che avevano indetto lo sciopero contro il protocollo sottoscritto da azienda e sindacati il 26 febbraio scorso, hanno garantito i servizi minimi. L'Alitalia ha assicurato i voli dalle 7 alle 10 e dalle 18 alle 21 di ieri.

In quell'arco orario dall'aeroporto di Fiumicino i voli si sono svolti regolarmente ma già alle 9.30 un centinaio di steward in sciopero si erano radunati davanti al centro addestramento Alitalia. Numerosi gli striscioni di protesta su cui scrivevano le scritte: «No agli esuberanti»; «Se 13 ore vi sembrano poche, provate voi a volare»; «Vogliamo subito il contratto Alitalia/Alitalia Team»; «Burlando non riuscirà a deragliare anche gli aerei». Allo sciopero degli assistenti di volo, si è aggiunto quello di quattro ore (dalle 11 alle 15) dei piloti della Filt-Cgil.

Aerostazioni pressoché deserte, poche persone in fila dinanzi ai check-in, ad eccezione di quelli di alcune compagnie straniere: era questa l'immagine pomeridiana del Leonardo da Vinci. Nel primo pomeriggio si è concluso il corteo di protesta inscenato da più di 400 steward e steward che, dinanzi alle aerostazioni, scandendo slogan e cori, sotto l'occhio attento di numerosi agenti di polizia e carabinieri, hanno distribuito volantini ai passeggeri per spiegare i motivi dell'agitazione.

Da ieri una fascia colorata al braccio, che sarà indossata anche a bordo degli aerei, diviene nei propositi degli assistenti di volo, il simbolo del dissenso con la dirigenza aziendale: «La portiamo finché non otterremo l'apertura di un dialogo reale, auspicando che il governo si impegni finalmente a fare da mediatore - ha detto il segretario nazionale del Sulita, Paolo Maras - Il 10 e il 18 aprile abbiamo inviato richiesta formale di intervento al ministero dei Trasporti, senza tuttavia ricevere alcuna risposta». Gli assistenti chiedono correttivi e aggiunte al protocollo siglato a febbraio da «organizzazioni sindacali che non ci rappresentano e garanzie per i lavoratori», lestesse che chiederanno in vista del rinnovo del contratto di categoria per difendere la sicurezza e la formazione professionale.

Sit-in di protesta ieri all'aeroporto Leonardo da Vinci di Roma; hanno protestato più di 400 assistenti di volo Alitalia

Vergati/Ansa