



L'azienda si scusa per l'incidente dell'Etr 500. Stajano e Forza Italia: «Non è possibile continuare così, vogliamo una commissione d'inchiesta»

## Nuova bufera sui vertici Fs

Demattè: «La colpa è di certi sindacalisti». La replica: «Si preoccupi di migliorare l'azienda»  
Cimoli: «Se falliamo arrivano gli stranieri». Ma la maggioranza chiede uno scatto al governo

ROMA. Altro incidente, altri disagi, altre polemiche. Altri capi d'accusa contro i vertici delle Ferrovie, che avevano goduto qualche settimana di relativa tranquillità. Di nuovo tutti in campo ieri: il presidente delle Fs, Claudio Demattè; l'amministratore delegato, Giancarlo Cimoli; i parlamentari di maggioranza e opposizione; i sindacalisti; il Codacons. Demattè si difende attaccando, per l'ennesima volta, i sindacalisti e si capisce che proprio non riesce a trattenerli. Cimoli, invece, pare accettare la sfida: «O riusciamo a far funzionare quest'azienda e a renderla competitiva o saremo costretti ad andarcene». I parlamentari, anche della maggioranza, tornano alla carica contro «uno stato di cose inaccettabile» e Stajano (Rinnovamento italiano) chiede una commissione d'inchiesta. I sindacalisti rispediscono al mittente, Demattè, le accuse lanciate contro di loro. Il governo, al momento, non apre bocca.

**Demattè**  
«Certi sindacalisti contrattavano privilegi e aumenti in cambio di esodi di massa perfino dannosi»

Un'altra giornata campale, piena di attacchi e contrattacchi e anche, immancabili, nuovi ritardi sulle linee ferroviarie, nuovi disagi. L'incidente di sabato scorso riaccende gli animi, anche se le Ferrovie, stavolta, hanno ammesso tutte le colpe alzando le braccia. Il primo a riprendere la parola, in mattinata, è stato il presidente Demattè piccato per le accuse della Cisl di pensare solo al «bi-lancio» e non ai «bi-nari». «Ciscusiamo con la clientela ma non accettiamo nessuna lezione da "certi" sindacalisti. Negli anni in cui le ferrovie venivano gestite - denuncia Demattè - con-

trattando privilegi e aumenti di stipendio in cambio del via ad esodi di massa perfino dannosi, in quanto indiscriminati, con il risultato di portare il costo del lavoro individuale dei ferrovieri italiani ai più alti livelli d'Europa, né l'ingegner Cimoli né io né gli altri attuali amministratori c'eravamo. Mentre "certi" sindacalisti che oggi sproloquano c'erano, eccome. La situazione di degrado che dobbiamo gestire è conseguenza diretta di quei tempi e di quei metodi». E conclude: «Ci accusano anche di preoccuparci troppo di un bilancio in rosso di 7 mila miliardi. Se questa è una colpa ce l'addossiamo volentieri».

Immediata le replica della Cisl: il segretario generale della Fit, Giuseppe Surrenti, invita senza mezzi termini il presidente delle Fs a «parlare di meno e lavorare di più per riportare alla normalità l'azienda». «Quando non si riesce a mandare un locomotore in tempi normali a 40 chilometri da Roma per un'emergenza - conclude - è difficile sostenere che esiste un'azienda e un management. Demattè pensi a restituire normalità alle Fs». Guido Abbadessa, segretario della Filt-Cgil, pur non sentendosi toccato dalle accuse del presidente, gli chiede di smetterla «con le lezioni di storia»: «Anziché parlare dei mali del passato farebbe bene a trovare soluzioni per quelli del presente». Quanto ai «certi sindacalisti», sollecita Demattè a fare con chiarezza nomi e cognomi. I macchinisti del Comu, invece, per una volta, sono d'accordo: «Demattè ha ragione. - dice il coordinatore



Il presidente delle Ferrovie dello Stato Demattè con l'amministratore delegato Cimoli; sotto l'incidente vicino Milano, nel febbraio scorso

nazionale Bruno Salustri - Da dieci anni denunciavo questo "mercato" dove si scambiano posti di lavoro con passaggi di qualifica».

Nel pomeriggio tiene banco invece l'amministratore delegato. «O riusciamo a far funzionare quest'azienda e a renderla competitiva sul mercato o saremo costretti ad andarcene - dichiara Cimoli - e a far posto ad altri. La vicenda dell'Etr è molto pesante, l'impegno delle ferrovie è totale e sono certo che risponderemo alle attese dei nostri clienti. Con l'Alta velocità stiamo facendo quello che in altri paesi è stato fatto in 15 anni». È la prima volta che Cimoli fa balenare l'idea

di esser pronto a lasciare. Ma in un paio d'ore arriva una precisazione: quando parlava di «altri», l'amministratore delegato delle Fs non intendeva nuovi manager ma le ferrovie degli altri paesi europei. «Voglio precisare nella maniera più ferma - aggiunge - che non ho nessuna intenzione di lasciare le ferrovie».

Intanto il clima si infuoca anche Montecitorio e nella maggioranza. Il presidente della Commissione trasporti, Ernesto Stajano, attacca Cimoli («ha ereditato una situazione disastrosa ma è anche vero che non ha fatto abbastanza per rilanciare la società») e i sindacati («troppo corporativi») e chiede la costituzione

di una commissione d'inchiesta parlamentare sull'assetto organizzativo e sul piano d'impresa delle Fs perché «non è possibile continuare così». Si unisce alla richiesta il senatore di Forza Italia, Salvatore Lauro: «Siamo al ridicolo e al grottesco». Anche Michele Giardiello, del Ds, non è tenero: «È incredibile quel che è successo, le scuse non bastano. Il governo richiami tutti alle proprie responsabilità e promuova quella svolta concreta e visibile che il paese si aspetta». Per il verde Massimo Scaglia le risposte dell'azienda sono insufficienti se non fuorvianti. «Basta invocare il passato - spiega - occorrono misure urgenti e decise

nel segno della svolta. La reazione delle Fs alle emergenze fa acqua da tutte le parti. Occorre un segno di svolta deciso». Sempre dall'interno della maggioranza spara Ugo Bogghetta, di Rifondazione: «Le Fs sono nel tunnel. Il governo non offre nessuna via d'uscita. Quanto è avvenuto è il frutto avvelenato dell'Alta velocità». Gramazio, di An, chiede nuovamente le dimissioni di Cimoli.

Per finire il Codacons chiede alla Fs di offrire due milioni di lire come risarcimento ad ogni passeggero dell'Etr 500.

Mo. Pi.

## Bloccata per ore la Direttissima E s'incendia un vagone letto

Non si ferma la serie nera. La Procura: per ora nessuna inchiesta

ROMA. Non si ferma l'onda nera delle Ferrovie. Altri due incidenti nella sola giornata di ieri, uno nel Lazio e l'altro in Calabria.

Tre treni ieri sono rimasti bloccati sulla direttissima Roma-Firenze. Sempre nella stessa zona, dove sabato scorso è avvenuto l'incidente dell'Etr 500 Napoli-Milano sotto una galleria. Il guasto, provocato da una caduta della linea aerea nel tratto fra S. Oreste, Gallese e Magliano Sabina, ha «fermato» per un'ora e mezza una regionale e due interregionali, provocando l'interruzione della direttissima e anche gravi ritardi nell'arrivo e nella partenza dei treni dalla stazione Termini di Roma. Mentre nei pressi della stazione di Belvedere Marittimo (Cosenza) si sono vissuti attimi di panico sull'espresso Milano-Reggio Calabria. Sempre per un cavo elettrico tranciato, che avrebbe potuto provocare una tragedia. La lancia della li-

nea aerea tranciata dal pantografo del locomotore ha infatti bucatato il tetto dell'ultima carrozza. Provocando incendio a bordo, in un vagone letto. Nessun passeggero è rimasto ferito. Ma la linea tirrenica è rimasta bloccata per tre ore.

Intanto, la procura di Roma precisa che non c'è nessun fascicolo sul guasto dell'Etr 500 capitato sabato scorso. «Attendo il rapporto della Polfer», ha sottolineato il procuratore aggiunto Italo Ormanni che non esclude però che un fascicolo sull'incidente possa essere aperto anche sulla base di un esposto presentato da terzi. Detto fatto. Ecco l'esposto del Codacons per disastro ferroviario, sequestro di persona e omissione di soccorso. Il Coordinamento degli utenti ha anche indirizzato una diffida giudiziaria al presidente delle Fs, Claudio Demattè, e al ministro dei trasporti Claudio Burlando.

Gaudenzio Truzzi è un dirigente della Polfer, la polizia ferroviaria incaricata di stabilire le responsabilità penali per quanto riguarda ritardi, negligenza e omissione di soccorso da parte dei tecnici delle Fs. Già ieri mattina aveva interrogato 5 dipendenti delle ferrovie sul caso dell'Etr 500. Ma altri ancora dovrà sentire, tra macchinisti, controllori e operatori, prima di poter concludere l'indagine e consegnare entro il fine settimana un rapporto alla magistratura.

«Incredibile!» - sottolinea il dirigente della Polfer - «Le Fs non ci hanno avvisato di ciò che era accaduto sotto quella galleria. Eppure loro sanno tutto ciò che accade, 24 ore su 24. È un fatto grave, gravissimo. Come è assurda la quantità di ore che ci hanno impiegato per trainare l'Etr da sotto la galleria. Il nostro aiuto non è stato chiesto. Eppure avremmo potuto correre sul posto, allertare la prote-

zione civile e le forze dell'ordine. E sicuramente i passeggeri di quel treno non si sarebbero sentiti abbandonati: avrebbero avuto quantomeno dell'acqua da bere anche la luce».

Ma torniamo alla direttissima, l'unica linea veloce della rete ferroviaria italiana, quella più moderna. È stata completata nel '91 ed è lunga 276 chilometri. Attualmente viaggiano sulla Roma-Firenze 170 treni al giorno. Ieri, però, è stato un disastro. La seconda caduta della linea elettrica ha bloccato la linea dalle 18 alle 19.35, quando è stato riattivato un solo binario, provocando ritardi di 30 minuti. E dei tre treni che erano stati bloccati a Sant'Oreste solo due hanno proseguito il viaggio: il Roma-Ancona e il Perugia-Roma. Il regionale Roma-Viterbo invece ha dovuto fare marcia indietro.

Ma. Ier.



Michele Ruggiero

### IL RETROSCENA

## Ma il governo non prevede cambi in corsa

Il Tesoro: subito la riforma, ma anche più attenzione alle emergenze quotidiane

ROMA. Non sono sorpresi nelle stanze di via XX settembre dell'uscita dell'amministratore delegato delle Fs. Per la prima volta Cimoli si è dato un'auto esplicito, anche se al plurale: «O riusciamo a far funzionare quest'azienda e a renderla competitiva o saremo costretti ad andarcene». E leggono la dichiarazione di Cimoli come un nuovo impegno a migliorare rapidamente la situazione. La stessa che, un paio d'ore dopo, darà lo

stesso Cimoli, precisando che per «altri», intendeva le ferrovie degli altri paesi europei e che lui non ha nessuna intenzione di lasciare.

A tutti quelli che in questo anno e mezzo hanno tentato in ogni modo di ostacolare il lavoro dell'amministratore delegato, a tutti quelli che hanno opposto resistenze fortissime al cambiamento, a tutti quelli che hanno fatto il tifo perché Cimoli se ne andasse, il Tesoro, e su questo (almeno al momento) sono ultimativi, non farà certo il grosso favore di mandare a casa gli attuali vertici delle Ferrovie. Intanto perché un nuovo gruppo dirigente avrebbe bisogno di un congruo periodo di tempo per capire dov'è capitato, ma so-

prattutto perché significherebbe concedere a chi «ha remato contro», una vittoria troppo clamorosa.

Anche se si aspettano risultati, in via XX settembre, e in tempi brevi, in particolare a favore dei viaggiatori. È vero che prima di tutto andavano affrontate le emergenze, la Tav, per esempio (che richiama di mandare tutti in galera per com'era stata ideata), la riorganizzazione societaria, il piano d'impresa e il bilancio (che chiude con un passivo di settemila miliardi).

Forse però si è scoperto con ritardo quali erano le reali condizioni delle ferrovie, o forse, troppo presi dai grandi numeri, si è finito per

non dedicare la giusta attenzione alla «quotidianità» del sistema, ai piccoli e grandi problemi di ogni giorno. Allora, dato per assodato che la nostra rete è vecchissima, che i nostri locomotori lo sono quasi altrettanto e che dentro le Fs, nella sua struttura, permangono zone fortissime di resistenza al cambiamento, addirittura «boicottaggi», bisogna dotarsi di una struttura di emergenza «tecnica» in grado di fronteggiare con efficienza i disservizi quotidiani e di limitare quanto più possibile i danni per i consumatori.

Con le rotture della linea elettrica, con i guasti ai locomotori, con i ritardi, questo paese dovrà probabilmente convivere ancora per un

certo periodo, fino a quando le infrastrutture non saranno rinnovate: le ferrovie sono uno di quei pezzi del puzzle italiano fatto di modernità e arretratezza che sono arrivati al capolinea. Ma non si capisce perché si debba convivere anche con l'incapacità di far arrivare un locomotore di riserva in tempi rapidi e che si possa agganciare all'Etr. Su questo terreno i miglioramenti devono essere visibili, velocemente.

Sono i dirigenti della «seconda linea», quelli che vengono subito dopo Cimoli, all'altezza del compito? Vanno cambiati? A un certo punto si dovrà ragionare anche sull'adeguatezza della struttura intermedia. Un tasto su cui batte da

tempo il sindacato, e in particolare la Cgil, che chiede una diversa e innovativa organizzazione dell'azienda e del lavoro. Del resto, anche diversi dirigenti sindacali sembrano dar atto a Giancarlo Cimoli di avercela, almeno personalmente, messa tutta. Peggiori, invece, e di gran lunga, i rapporti con Claudio Demattè, che anche ieri se l'è presa con le responsabilità di «certi sindacalisti».

Per il momento, quindi, vertici delle ferrovie blindati. Con due avvertenze: che «urge una grande riforma» e che la «quotidianità» va presidiata con molta, molta attenzione.

Morena Pivetti

### Rimborsi incostituzionali? Deciderà la Consulta

Le norme che regolano il rimborso dei biglietti ferroviari in caso di ritardo dei treni sarebbero incostituzionali perché farebbero discriminazioni fra cittadini-utenti. È quanto ritiene il giudice di pace di Genova Battaglia che sospetta di illegittimità le norme in base alle quali le Ferrovie decidono di risarcire i biglietti ai viaggiatori di treni in ritardo.

Sulla questione si dovrà ora pronunciare la Corte Costituzionale.