



Varato un piano in quattro punti per la sicurezza, ma l'emergenza non finirà prima del Giubileo. È di 7.000 miliardi il «buco» di bilancio

«Un ritardo intollerabile»

Demattè e Cimoli si scusano: «Non è sfortuna»

ROMA. Un merito, magari solo quello, Giancarlo Cimoli e Claudio Demattè stavolta ce l'hanno. Amministratore delegato e presidente delle Ferrovie hanno avuto il coraggio di convocare i giornalisti, offrirsi come due San Sebastiano a mani alzate e ammettere che il ritardo nel soccorrere l'Etr bloccato sabato in galleria da un guasto alla rete elettrica, è stato intollerabile. Che non è stata sfortuna ma una chiara difficoltà organizzativa, che la macchina non è allenata a reagire con prontezza, che sono stati predisposti interventi d'urgenza perché non si ripetano casi analoghi. E hanno raccontato, minuto per minuto, perché il locomotore di soccorso ha impiegato tre ore e cinquanta minuti per trainare il treno fuori dalla galleria anziché le due ore previste. Si è discusso poi di bilancio e di innalzamento delle tariffe e sia Cimoli che Demattè hanno confermato all'unisono che non si dimetteranno.

Il primo a intervenire è stato il presidente. «Ci sono i segni - ha esordito - di un momento di grande difficoltà, con incidenti e guasti che si susseguono. Dobbiamo avere il coraggio di guardare in faccia la realtà sapendo che ci troviamo a fronteggiare una situazione di degrado per i mancati interventi di manutenzione accumulati negli anni. Saremo costretti a gestire situazioni come quella di sabato per un certo periodo di tempo: avere la piena consapevolezza del problema è un buon punto di partenza». Ecco perché va data massima priorità alla sicurezza dei passeggeri e alla capacità di intervento rapido in caso di guasti.

Giancarlo Cimoli ha poi ripercor-

so minuto per minuto la dinamica dei soccorsi e ha spiegato che: «I fattori principali del ritardo sono stati due. Il gancio per il locomotore diesel che non si trovava e l'ordine al macchinista di non partire senza averne prima trovato uno». I ganci sull'Etr 500 sono due, uno nel locomotore di testa, uno in quello di coda: in questo caso erano entrambi, inespugnabilmente, nel locomotore di coda. L'altro disguido, umano, è nato dall'aver impartito un ordine errato: il macchinista doveva comunque partire perché il gancio si sarebbe trovato. L'inchiesta interna delle Fs si conclude oggi e l'amministratore delegato ha garantito che sa-

sempre allertate che possono partire nel giro di pochi minuti». Questo servizio di «pronto soccorso» sarà completato entro luglio e costerà una decina di miliardi. Poi si doteranno gli Etr 500 di luci notturne per evitare il buio totale e si aumenterà la potenza delle pile di emergenza perché durino tre ore anziché le due attuali. Anche se, una giornalista che sabato era sul treno ha sostenuto che la luce se n'è andata dopo mezz'ora. Si sta poi collaudando un sistema di salvataggio tra treni gemelli: un altro Etr che soccorre l'Etr in panne. Infine si appronteranno passerelle (è il sistema usato in Francia) per trasbordare i passeggeri da un Etr a un altro di soccorso, affiancato al treno fermo.

Mauro Moretti, responsabile dell'Asa Rete, ha confermato che il 23 maggio sono partiti i primi lavori di manutenzione straordinaria per tamponare il degrado della rete. Il progetto complessivo, che prevede una seconda fase di sostituzione vera e propria dei binari e della linea elettrica, avrà una durata di tre anni e im-

piegherà tremila miliardi di investimenti. «Prendiamo il caso dell'isolatore, all'origine del dissestato di sabato. In alcune tratte gli isolatori sono alla fine della loro vita media. Li stiamo cambiando tutti», ha spiegato. Il programma sarà completato entro il Giubileo, anno cruciale per i treni italiani. Si torna alle considerazioni iniziali di Demattè: le mancate manutenzioni hanno prodotto un logorio tale della rete, che siamo a un punto di caduta rapido.

Sia il presidente che l'amministratore delegato hanno chiesto l'aumento delle tariffe per avvici-

narle a quelle medie europee. Come si può chiedere agli italiani di pagare di più per un servizio pessimo? «La nostra qualità - ha replicato Demattè - non è affatto bassa. Andate a vedere i treni inglesi: il rapporto qualità-prezzo torna. Comunque è giusto far pagare di più il servizio agli utenti piuttosto che lasciarlo sulle spalle di tutti i contribuenti». Sul bilancio il presidente ha spiegato che è pronto al 95%, e che la perdita sarà attorno ai 7 mila miliardi: «I risultati della gestione sono in linea, abbiamo un passivo più alto del previsto perché lo stato ci ha drasticamente ridotto il contributo».

Demattè ha anche annunciato



Il presidente
«No, non ho mai pensato alle dimissioni. Comunque da parte dei vertici aziendali c'è il pieno controllo della situazione»



Il manager
«Chiediamo l'aumento delle tariffe per avvicinarci alle medie europee. La nostra qualità non è affatto bassa»

ranno presi provvedimenti nei confronti di chi ha sbagliato. «Non stiamo cercando capri espiatori - ha precisato - piuttosto stiamo prendendo provvedimenti operativi e gestionali immediati per evitare il ripetersi di casi simili».

Cimoli ha elencato quattro tipi di intervento messi in cantiere. «Stiamo predisponendo un certo numero di locomotori in punti strategici della direttrice, ovvero la Torino-Napoli - ha spiegato l'amministratore delegato - con due macchinisti in servizio, ventiquattro ore su ventiquattro. Una sorta di ambulanze

ranno presi provvedimenti nei confronti di chi ha sbagliato. «Non stiamo cercando capri espiatori - ha precisato - piuttosto stiamo prendendo provvedimenti operativi e gestionali immediati per evitare il ripetersi di casi simili».

Cimoli ha elencato quattro tipi di intervento messi in cantiere. «Stiamo predisponendo un certo numero di locomotori in punti strategici della direttrice, ovvero la Torino-Napoli - ha spiegato l'amministratore delegato - con due macchinisti in servizio, ventiquattro ore su ventiquattro. Una sorta di ambulanze

un protocollo di lavoro con le associazioni dei consumatori per rispondere in modo forte ed energico alle richieste dei clienti: «Le loro critiche ci aiuteranno a migliorare». E ha concluso dicendo che «bisogna alzare il tiro. Serve una seria riforma del sistema ferroviario e la ridefinizione dei rapporti tra le ferrovie e i vari nuclei istituzionali». Nella serata di ieri si è tenuto un incontro tra i membri di maggioranza della Commissione trasporti ed esponenti del governo.

Mo. Pi.

IL GUASTO ALL'ETR	
Ore 15,55	L'Etr 550 urta appena fuori da una galleria un isolatore che penzolava, fatto cadere dal treno precedente che non era un Etr. Il treno va in frenata automatica e si ferma con la coda a 400m da fine galleria.
Ore 16,10	Dopo aver espletato le procedure previste e nei tempi dovuti i due macchinisti segnalano il guasto all'Ufficio gestione della rete per il tratto interessato e chiedono il soccorso. In trenta minuti viene approntata una locomotiva diesel (perché la linea elettrica è fuori uso) con due macchinisti.
Ore 16,45	La locomotiva è pronta a partire. Nel frattempo però il macchinista dell'etr comunica che non si riesce a trovare il gancio per attaccare il locomotore. La locomotiva di riserva viene fermata.
Ore 17,30	I macchinisti comunicano di aver trovato entrambi i ganci di cui è dotato l'Etr nel locomotore di coda (anziché uno davanti e uno dietro come previsto). A quel punto il locomotore di soccorso parte.
Ore 18,25	Il locomotore si affianca al treno fermo sotto la galleria, controlla il guasto e valuta la situazione. Poi prosegue per la stazione S.Oreste dove si gira.
Ore 19,00	Cominciano le operazioni di soccorso vere e proprie.
Ore 19,46	Il treno è fuori dalla galleria. Anziché le 2,30 ore previste ne sono occorse 3,50.

COFFERATI

«Tutto ciò non ci lascia tranquilli»



ROMA. «Quello che è successo in questi giorni nei trasporti non ci lascia tranquilli». Lo ha detto ieri il segretario della Cgil, Sergio Cofferati, all'indomani della nuova bufera che si è abbattuta sulle Ferrovie dello Stato, colpita da un'altra serie di incidenti: i passeggeri bloccati per 4 ore sotto una galleria alle porte di Roma, il blocco della direttrice Roma Firenze per la caduta di un cavo elettrico e il principio d'incendio che getta il panico tra i viaggiatori dell'espresso Milano-Reggio-Calabria.

Poche le parole dedicate alla sicurezza dei trasporti. «Fatti come gli incidenti nelle Ferrovie dello Stato - ha sottolineato Cofferati - la dicono lunga sull'efficienza di questi servizi». Il segretario della Cgil ha fatto queste dichiarazioni nel suo intervento conclusivo nel corso di un'assemblea dei quadri della pubblica amministrazione.

LO SCENARIO

Impopolare, ma si farà l'aumento delle tariffe

La grande riforma e la «minaccia» degli stranieri

ROMA. Ci sono due parole chiave che rimbalzano tra le stanze di via XX settembre, sede del Ministero del Tesoro, e le stanze di Piazza della Croce Rossa, sede delle Ferrovie dello Stato. Sono «quotidianità» e «grande riforma». Se chiedi al Tesoro, l'azionista, cosa si deve fare per uscire dall'impasse in cui versano le Fs, ti rispondono: «Attenzione alla quotidianità e messa a punto di una grande riforma». La stessa risposta, con le stesse parole (o quasi), l'ha data ieri il presidente delle Ferrovie, Claudio Demattè, quando ha spiegato che «bisogna avere il coraggio di guardare in faccia le difficoltà dell'oggi e reagire all'emergenza» e che, contemporaneamente, si deve «alzare il tiro e preparare una seria riforma del sistema ferroviario, ridefinendo i rapporti tra l'ente Ferrovie Spa e i vari nuclei istituzionali».

Qual è la strategia che informa queste due parole d'ordine? La consapevolezza che non si possono più rimandare lavori di manutenzione e di messa in sicurezza del sistema che garantiscano i passeggeri dal rischio «incidenti» e dal rischio «guasti». Che bisogna ammodernare velocemente l'esistente, perché l'invecchiamento e il logorio (così l'ha definito Demattè) dei nostri binari, delle nostre linee elettriche, di parte dei nostri treni è all'ultimo di guardia.

Ma anche che, allo stesso tempo, se non si vuole rimanere prigionieri dello stitico quotidiano di disservizi e ritardi, bisogna disegnare l'assetto delle ferrovie del futuro. Pena, in caso contrario, e questo l'ha spiegato bene l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli, l'arrivo

in Italia delle ferrovie straniere. È questa la vera sfida che si gioca sui binari: o si sarà in grado, nel medio periodo, di reggere la concorrenza europea o si soccomberà.

E allora cos'è questa riforma da varare in tempi brevi? L'accelerazione del processo di societizzazione dell'azienda che è già stato delineato con il recepimento delle direttive europee. O almeno la sua compiuta formulazione. Non è un caso che le Fs abbiano chiamato la società di consulenza che ha ristrutturato le ferrovie tedesche, per farle analizzare il caso italiano e aiutarli a definire l'assetto dell'azienda per gli anni Duemila. Il primo passo, che si concluderà entro luglio, è la cosiddetta «divisionalizzazione», ovvero la separazione contabile tra infrastrutture e servizio di trasporto. Il passo successivo è la costituzione di due società distinte, di cui una, quella di servizio, può essere ulteriormente sezionata. Da gennaio '99 il trasporto locale e regionale passa in carico alle regioni che, stipulando contratti di servizio con le Fs, decideranno quanti e quali treni far circolare. A quel punto si può costituire una società autonoma per la gestione del trasporto merci, e il presidente dell'Antitrust, Giuseppe

De Tesauro, ha spiegato che ci sono le condizioni (tra cui l'accordo con le ferrovie svizzere) per andare in mare aperto, ovvero nel libero mercato, in tempi stretti. Infine i treni passeggeri a media e lunga percorrenza possono, a loro volta, viaggiare autonomamente e andare prima in pareggio e poi in utile (come dimostrano anche le analisi del Cipe). Per fare tutto ciò serve una contabilità industriale attendibile (che



sarà pronta per fine anno), cioè divisa per centri di costo, per sapere cosa resterà comunque in perdita e cosa invece può andare sul mercato e restarci. Solo la trasparenza consentirà di individuare i punti di crisi e i punti di forza del sistema. In questo quadro la politica delle tariffe risulta decisiva: non è un caso che sia dal Tesoro sia dalle Fs (per bocca di Demattè e Cimoli) se ne chieda a gran voce l'adeguamento. Perché la leva

tariffaria è parte integrante del processo di riorganizzazione e liberalizzazione delle ferrovie italiane, che in quanto a costo dei biglietti sono ferme a un terzo di quelli tedeschi e alla metà di quelli francesi.

Per il momento siamo allo studio e all'analisi. Ma la «riforma» va disegnata al più presto per uscire dall'emergenza della «quotidianità».

Morena Pivetti

LA SERIE NERA

Un merci deraglia vicino Roma

ROMA. Ancora un incidente sulla Roma-Orte. Ieri mattina è deragliato una carrozza di un treno merci nella stazione di Monterotondo scalo. Nessun danno a passeggeri o a cose. Il deragliamento si è verificato sulla linea interregionale, cosiddetta «lenta», cioè quella alternativa alla direttrice. La circolazione è rimasta bloccata su un solo binario e i convogli in transito hanno viaggiato in modo alternato per 30 minuti.

Secondo la polizia ferroviaria, si è trattato dello svinamento dell'ultima carrozza del merci. A causa di una «piccola manovra errata», che è stata compiuta per dare precedenza ad un treno passeggeri: il vagone si sarebbe immesso su binari diversi da quelli previsti e sui quali era il resto del convoglio.

suicida, dicendosi soprattutto dispiaciuto per la figlia di soli otto anni.

Il treno è rimasto fermo per oltre un'ora ed è stato fatto ripartire dopo l'autorizzazione del magistrato alla rimozione della salma. Sulla vicenda indaga la procura di Ancona. Il traffico ferroviario, comunque, ha subito rallentamenti e lungo la tratta si sono registrati dei ritardi di un'ora.

la Fit Cisl accusa: «Inadeguati e costosissimi: 40 miliardi a convoglio»

«Che spreco quei supertreni»

«Nel biennio '90-'91 furono acquistati dietro pressione delle grandi fabbriche».

MILANO. Ferrovie, una via crucis infinita. Anche ieri mattina c'è stato un guaio. Il convoglio 1654 proveniente da Reggio Calabria e diretto a Milano è arrivato nel capoluogo lombardo alle 13.42 invece che all'orario previsto, le 10.14. Quasi tre ore e mezzo di ritardo per una non meglio precisata «avaria alla motrice». E s'alzano, ancora una volta, i toni delle polemiche. Ieri la Fit Cisl lombarda ha replicato alle accuse lanciate dal presidente Fs, Demattè, che aveva parlato di corresponsabilità sindacali nella gestione delle Ferrovie dello Stato. «Per quanto riguarda Pendolini ed Eurostar - denuncia Dario Balotta, segretario regionale della Fit Cisl - Demattè si sbaglia di grosso. Nel '90 e nel '91 eravamo contrari agli ordini di materiale rotabile fatti frettolosamente prima dell'entrata in vigore delle norme comunitarie che vincolavano le

commesse a gare internazionali. Per salvare le aziende italiane dalla pericolosa concorrenza straniera, la direzione delle Ferrovie dello Stato, sotto la pressione delle principali fabbriche del settore - Fiat, Breda, Ansaldo, Firema - e del Parlamento, fece ordinativi per circa 8 mila miliardi incentrati sui treni superelevati: le cui caratteristiche «non rispondevano a nessuna strategia commerciale delle

Fs». Risultato: secondo il sindacato gli Etr 500, in queste condizioni, non sono per nulla più veloci degli altri ma costano ugualmente 40 miliardi a convoglio.

Il guaio è, secondo la Cisl, che i «supertreni» sono stati progettati per essere utilizzati con linee ben diverse da quelle a nostra disposizione, ormai vecchie e comunque inadatte. Gli Etr 500 e i loro «fratelli minori», dunque, «non possono viaggiare alle velocità previste: inoltre sono costosi e pieni di difetti». Insomma, è stato acquistato materiale inadeguato mentre, per buona misura, «si sono applicati contratti capestro a favore delle ditte: tutti i difetti via via riscontrati sui treni e l'aumento dei costi conseguenti sono stati pagati dallo Stato e dai contribuenti». E ancora due settimane fa l'amministratore delegato delle Fs, Cimoli, aveva sostenuto che il rilancio delle ferrovie passa dall'arrivo di nuovi Eurostar. Esattamente l'opposto di quanto il sindacato sostiene da anni, aggiunge Balotta e cioè «sviluppare il trasporto locale e per le brevi distanze, invece di tagliare tutto il tagliabile».

Per quanto riguarda l'Etr 500 (29 treni in circolazione, 31 ordinati) Francesco Ferrante, rappresentante dei macchinisti Fs, ha denunciato

che fino ad oggi solo 3 Eurostar hanno superato le prove di collaudo (10 mila km percorsi senza avarie) e che gli altri 26 «viaggiano anche senza collaudo». E ancora: mancano i pezzi di ricambio che, in caso di guasto, vengono smontati da un altro treno mentre l'Etr 500, progettato per funzionare a 25 mila volt di tensione viene adattato a 3 mila per la rete italiana, con conseguente calo delle prestazioni e ben noti problemi di compatibilità con la rete aerea di alimentazione. L'elenco delle magagne del «supertreno» fornito dal sindacato è impressionante: i riduttori fra motore e giunti che si rompono con frequenza preoccupante; guasti a porte, climatizzazione e bagni. Dulcis in fundo il problema delle pompe dell'olio che perdono provocando la rottura degli ammortizzatori. Pare infatti che le sospensioni degli Etr 500 di tanto in tanto si spaccino con il rischio di finire sui binari e di deragliare il convoglio. Ma, invece di apportare al componente difettoso le modifiche necessarie, si è pensato bene di agganciare ad un cavo tutte le sospensioni degli Etr. Almeno, quando si spezzano, non finiscono fra le ruote dei treni in corsa.

Elio Spada