

Mercoledì 1 luglio 1998

14 l'Unità

FERROVIE AL BIVIO



Indagine della Commissione Trasporti della Camera. Boghetta (Prc): le Ferrovie nella verifica

Fs, allarme sicurezza

«Treni troppo vecchi»

E Rifondazione attacca Ciampi: pensa solo ai tagli

ROMA. L'occasione è la presentazione del documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza nelle Ferrovie, relatore Ugo Boghetta. Il responsabile trasporti di Rifondazione Comunista nell'illustrare gli esiti del lavoro condotto in due anni dalla Commissione della Camera, ha annunciato che il futuro delle Fs, il loro rilancio saranno uno dei punti che il suo partito porterà alla verifica di maggioranza.

Dal documento emerge che le Ferrovie italiane sono nella media europea come incidenti «standard» ma la superano del doppio per quelli dovuti a collisioni e deragliamenti. Commentando i dati il ministro Burlando ha riconosciuto che «è possibile che non siano in contrasto con quelli forniti dal

le Fs. Ma non voglio minimizzare. C'è un allarme che non è ingiustificato perché il sistema mostra difficoltà serie. Tanto vale fare i conti con l'opinione pubblica. Bisogna spostare risorse sulla manutenzione».

«L'auspicio è che sulle Fs - ha continuato Boghetta - si giunga a un'uniformità di giudizio e indirizzo di maggioranza e governo, che sia poi seguito dai vertici dell'azienda». Dopo aver elencato i problemi emersi dalle audizioni sulla sicurezza ha aggiunto che «serve una terapia d'urto perché altri due-tre anni di stress come sono stati gli ultimi non si reggono. A quel punto l'unica soluzione sarebbe lo smembramento delle ferrovie e la privatizzazione, una sconfitta per tutti». Rifondazione

non è contraria alla divisionalizzazione dell'azienda, il passo successivo alla separazione contabile di infrastrutture e servizio di trasporto, e alla semplificazione organizzativa «purché non si creino più di due società»: prima però si deve «discutere con la Conferenza di produzione delle Fs prevista dalla finanziaria e solo dopo il governo deve decidere, mentre sembra che si voglia fare il contrario. Non siamo d'accordo», ha concluso Boghetta.

Quanto all'indagine conoscitiva sulla sicurezza mentre per gli incidenti tipici l'Italia si colloca in «fascia media», per collisioni, deragliamenti e malfunzionamenti si registra una percentuale doppia rispetto alla media dei paesi Ue: si è passati dai 143 del '94 ai 167 del

'96, pur essendo nuovamente scesi a 146 nel '97. Contemporaneamente il 30% dei locomotori e il 23% del materiale rotabile è fermo per «mancata manutenzione». Quali le cause di questa carenza di sicurezza? Secondo il documento vanno individuate nella vetustà del materiale rotabile (29 anni l'età media), nella mancanza di infrastrutture (in 40 anni è stato costruito solo il quadruplicamento della Firenze-Roma), e nella «massiccia» riduzione di personale (95 mila unità in meno negli ultimi dieci anni), avvenuta «in maniera caotica, con la sola logica di diminuire il costo del lavoro». Il problema sicurezza secondo Boghetta, «viene da lontano» e non può essere collegato all'arrivo degli ultimi vertici Fs. «Semmai - ha

aggiunto - si può eccipere su come hanno gestito l'emergenza e gli incidenti».

Il documento offre anche una serie di proposte: «la sicurezza - scrive il relatore - va inquadrata in un progetto di sviluppo delle Fs e affrontata nel nuovo Piano generale Trasporti». «Ciampi ci ha portato in Europa - ha concluso Boghetta - ma ora il ministro del Tesoro fa il ministro del Tesoro e il ministro dei Trasporti il ministro dei Trasporti». Burlando potenzia la funzione di vigilanza del ministero e per recuperare il ritardo si fa una programmazione effettiva dei controlli e della manutenzione. Infine il personale: «Vanno programmate nuove assunzioni».

Morena Pivetti

Burlando: venerdì il sì di Palazzo Chigi

Da oggi il via alla separazione tra rete e servizio

ROMA. Consiglio d'amministrazione tutto dedicato alla separazione contabile e gestionale dell'azienda ieri pomeriggio alle Ferrovie dello Stato. Avuto il via libera verbale dell'azionista, il ministro del Tesoro (che ha anche approvato il bilancio) le Fs hanno varato la suddivisione tra infrastrutture (i binari) e servizio di trasporto. Una separazione non solo di bilancio ma anche di personale che viene assegnato ai due diversi comparti. Venerdì il Consiglio dei ministri approverà definitivamente la direttiva europea 440 che prevede appunto la separazione: lo ha annunciato ieri il ministro dei trasporti, Claudio Burlando. «A questo punto - ha spiegato - comunicheremo formalmente il sì all'azienda, che poi procederà». A giorni si riunirà anche il tavolo a tre tra governo, azienda e sindacati per ottenere da questi ultimi il via libera. Un assenso di massima dei ferrovieri c'è già, ma resta da definire con alcune

sigle sindacali la destinazione di novemila manovratori, che i vertici delle Fs vogliono spostare al servizio di trasporto e che invece qualcuno vuole mantenere alla rete.

Soddisfatti il presidente Claudio Demattè e l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli, che sono riusciti a completare il processo di separazione entro le date stabilite dal governo. Non siamo ancora a due diverse società per azioni, approdo della liberalizzazione e dell'apertura dei nostri binari alla concorrenza europea previsto per il primo gennaio del 2000, ma da oggi il processo è avviato. «L'azienda - ha detto ancora il ministro Burlando - è disponibile ad anticipare i tempi per le due società: penso che il '99 possa essere l'anno dell'apertura del mercato ferroviario».

Potranno usare i nostri binari anche imprese diverse da quella pubblica nazionale: purché paghino il pedaggio o canone, e la separazione permette appunto di formulare un prezzo. Sappiamo che l'anno prossimo il pedaggio che figurerà a carico dei vari Eurostar, treni metropolitani farà incassare alle Fs titoli dell'infrastruttura 1.486 miliardi.

Il canone sarà diverso a seconda del tipo di treno che insiste sulla linea, calcolato in base al valore della domanda di trasporto in quella tratta. Ad esempio in tutti i nodi metropolitani utilizzati da milioni di pendolari il canone sarà elevato, molto più che sulle linee secondarie. Si adotta cioè il sistema della differenziazione del prezzo, al quale il presidente delle Fs Claudio Demattè e l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli puntano anche in materia di tariffe; sognando un menù di tipo spagnolo in cui le differenze di prezzo del biglietto - sempre facendo salve le tariffe sociali - persino sulla stessa linea siano elevate a seconda che si parta al mattino presto o a mezzogiorno, a capo della settimana o il mercoledì, su treni veloci o su vecchie carrette.

Tornando ai canoni per l'accesso alla rete, il prezzo medio è stato stabilito in 4.500 lire al chilometro. Nella media, ci sono le 5.095 lire che pagherà il treno Eurostar, le 10.139 lire a carico di un treno metropolitano, le 3.347 lire al chilometro che saranno messe in conto ad un treno merci veloce internazionale. Arrivando al personale, l'amministratore delegato Cimoli nell'aprile scorso aveva destinato 45.673 ferrovieri alla Rete (da 51.860 che erano), e 24.156 al Trasporto metropolitano e regionale. Gli altri 46.641 dipendenti sarebbero stati distribuiti fra gli altri comparti del trasporto e della logistica.

Raul Wittenberg



Industria italiana fuori dal grande business

Ansaldo, Fiat e Breda vendono anche all'estero ma non sono abbastanza forti

ROMA. Anche in campo ferroviario dobbiamo ragionare nella dimensione europea in cui ci ha fatto entrare la moneta. Se poi si tratta di industria ferroviaria, allora la dimensione del business è mondiale. Nei vertici della Fs Spa si ha qualche dubbio che l'industria ferroviaria italiana possa partecipare da protagonista alla competizione mondiale. Nulla da dire sulla qualità delle ultime generazioni di locomotive dell'Ansaldo, di treni della Breda, di Pendolino della Fiat che riescono ad affermarsi abbastanza tranquillamente fuori dei confini nazionali. Nulla da dire, perché ormai nella costruzione di un treno anche l'Italia si avvicina sempre più alle tecnologie aeronautiche. Ma l'industria italiana non ha la massa critica di concorrenti come la Siemens tedesca e la Gec Alsthom francese. Qui si tratta di colossi con interessi vastissimi a dimensione sovranazionale; ed in più le istituzioni li sostengono con una sistematica promozione dei loro prodotti attraverso la diplomazia, che i governi italiani hanno ignorato con altrettanta sistematicità. A suo tempo il presidente francese Mitterrand organizzò una visita di Stato in Corea del Sud unicamente per vendere il Tgv alla loro ferrovia. Difficile immaginare Scalfaro o Prodi in partenza per la Male-

sia solo per conquistare una commessa di Pendolino o di Etr500.

Tuttavia se si dice Francia si pensa subito a Gec Alsthom con la sua flotta di Tgv; se si dice Italia si vedono sgomitare almeno tre industrie - Fiat, Breda e Ansaldo - in concorrenza fra loro. La fusione tra Breda e Ansaldo è recentissima. Il polo ferroviario italiano non è all'orizzonte, nella globalizzazione il suo mercato difficilmente sarà quello dei grandi sistemi ferroviari. Ed ha ragione la Fiat quando sostiene che l'Alta velocità - dovendo costruire apposite infrastrutture - calerà nei programmi d'investimento, favorendo i suoi Pendolino? Alla Breda sono di parere diverso, l'Alta velocità si diffonde, la Corea sarà imitata da Taiwan e la Cina ci sta pensando, negli Stati Uniti sono in corso progetti di privati.

E dire che nell'Ottocento l'Italia realizzò la prima industrializzazione perché costruì le ferrovie in una concezione di sistema: tutto o quasi prodotto in loco, dai binari alle locomotive e le carrozze. Oltre un secolo dopo la rete è da rifa-

re, il materiale rotabile da rinnovare ma il vincolo comunitario impedisce la replica: la gara europea nelle commesse è d'obbligo.

Il presidente della Fs Spa Claudio Demattè è consapevole della sua responsabilità di committente pubblico per un giro di decine di migliaia di miliardi. Confessa l'«assillo», che lo accompagna: «Come conciliare il dovere di essere europeo con la responsabilità di rendere forti i produttori italiani». Una via d'uscita il presidente la vede, ferme restando le gare europee, nel mantenere un contatto costante con i produttori. Realizzare cioè «programmi di lavoro» tra Fs e industria «che consentano una qualità tale del prodotto da imporlo nella gara».

La Fiat è nel settore ferroviario dal 1917, negli anni Trenta fu celebre la sua Littorina, il suo Pendolino ad assetto variabile per affrontare le curve in velocità, prossimo alla terza generazione, circola con 42 esemplari nelle Fs, e se ne sono venduti 333 in dieci paesi. Progettato come treno veloce (160-220 km orari) per linee

tradizionali, in partnership con Gec Alsthom ha conquistato una commessa di 3.000 miliardi per 50 Pendolino alla Virgin Trains, società privata delle ferrovie britanniche.

A Pistoia c'è la Breda, con uno degli stabilimenti che produce il treno ad Alta velocità Etr500 (fino a 300 km/h): qui si fa il locomotore, oltre al vanto più recente della società che è il treno per i pendolari Atf, le carrozze-merci per il tunnel sotto la Manica, tram e metropolitane per vari paesi. Ma l'Etr500 è costruito anche dalla Fiat che ne produce i carrelli, essendo nel consorzio Trevi insieme a Breda, Ansaldo, Adtranz e Firema. Le Fs avevano ordinato 100 convogli al prezzo di 38-40 miliardi ciascuno. Per i ritardi nel quadruplicamento, l'ordinativo è stato ridotto a 82 ma - dicono al Trevi - «s'è dovuto ingoiare lo stesso prezzo malgrado l'incidenza dei costi fissi».

E la sicurezza, i pezzi dell'Etr500 che si rompono? Abbiamo verificato in loco con gli ingegneri dell'Ansaldo-Breda. Persino un esponente del sindacato interno dice «l'indagine» degli addetti per la campagna «denigratoria» contro il gruppo inteso come «polo pubblico» attraverso il clamore sui difetti «di un prodotto che non è secondo a nessuno». La toilette che si allaga, ad esempio. Si stanno sostituendo

tutti i sensori, tarati a livelli troppo bassi per lo scarico; e sarà manuale l'apertura delle porte, prima a un grado di sofisticazione che Demattè giudica «strano al senso comune». Le porte esterne delle carrozze volte sono rimaste aperte impedendo al treno in sosta di ripartire. L'ingegner Carlo Pellegrini ricorda quella porta dell'Ice tedesco che si aprì in corsa ruscchiando una hostess. Nell'Etr500 si utilizzava un te-

lecomando, si è tornati al vecchio filo meno sofisticato ma anche meno soggetto alle interferenze. Tutti difetti - insiste Pellegrini - che emergono con i passeggeri a bordo. Del resto tutti i primi Tgv francesi dopo sei mesi sulla Parigi-Lione, vennero ritirati dalla circolazione per cambiare l'intero sistema delle sospensioni.

Fiat continua a puntare sul Pendolino, che usa binari normali, Breda insiste sull'Alta velocità e gli Etr 500 pensando a Corea e Cina

Parla l'ingegner Maestrini, responsabile del Materiale rotabile

«Ma l'Etr500 è una scelta giusta»

Ha segnato un vero passaggio generazionale nella concezione dei treni.

ROMA. Le ferrovie italiane difendono il loro treno ad Alta velocità. Il responsabile del Materiale rotabile Emilio Maestrini, un ingegnere che ci riceve nel suo ufficio di Firenze, conosce tutte le fasi della produzione dell'Etr500, sin dai primi progetti. E spiega come i difetti che lo hanno reso relativamente impopolare siano emersi quando i viaggiatori sono saliti sui primi tre esemplari messi sui binari nel primo anno: è stato il cosiddetto pre-esercizio, equivalente alla percorrenza di due milioni di chilometri.

Ingegner, un giudizio sull'Etr500 sotto accusa per i danni alle linee, le toilettes che si allagano, le porte che non si aprono.

«L'Etr500 segna un passaggio generazionale nella concezione dei treni. Per questo occorre sperimentarlo a lungo, cosa che facciamo utilizzando i due prototipi soprattutto per accertare la sua stabilità di marcia. Ci eravamo orientati a non utilizzare le ruote prodotte dall'industria tedesca, e il recente incidente avvenuto con l'Ice in Germania dice che fu una scelta giusta».

«Però il consorzio Trevi che lo produce sostiene che le inefficienze iniziali come quelle sull'aria condizionata e le toilettes dipendevano dal fatto che l'Etr500 non aveva avuto il pre-esercizio con i

viaggiatori a bordo.

«In realtà il pre-esercizio era in corso, e nel primo anno abbiamo messo in servizio commerciale solo i primi tre convogli che in questo modo hanno totalizzato un pre-esercizio di due milioni di chilometri. È la stessa cosa che stiamo facendo col Taf: tutti i giorni in certe ore sulla linea Fiumicino-Passo Corese è in pre-esercizio il nuovo treno per pendolari, con i passeggeri a bordo e il nostro personale che li assiste. In tutto il mondo si fa così, e infatti nell'Etr500 siamo intervenuti su molte carenze. Del resto al treno veloce tedesco, l'Ice, vennero sostituite le porte».

L'abbiamo sperimentato a lungo prima di addottarlo e siamo intervenuti su molti difetti, dalle toilettes alle porte

«Vale la pena spendere 4.000 miliardi per questo treno?»

«Vale la pena acquistare nuovi treni. Anzi, è indispensabile. Un anno fa, a giugno '97, l'età media delle nostre locomotive era di 26 anni. Nel 1991 l'età media era di 35 anni, e

denze fino al 28 per mille».

Vale la pena spendere 4.000 miliardi per questo treno?

«Vale la pena acquistare nuovi treni. Anzi, è indispensabile. Un anno fa, a giugno '97, l'età media delle nostre locomotive era di 26 anni. Nel 1991 l'età media era di 35 anni, e

per il 2001 l'obiettivo è di arrivare allo standard europeo dei 18 anni. Per fare questo, entro il 2002 saranno soppresse 855 locomotive che trascinano i nostri treni da oltre mezzo secolo. Ultimamente sono andate in pensione 300 locomotive "626" all'età di 60 anni. Siamo sostituendo 420 locomotive E626, e 135 del tipo E424, costruite entrambe 50 anni fa. Anche a questo servono i 4.000 miliardi che spenderemo al ritmo di un miliardo l'anno».

Comunque siete nell'occhio del ciclone perché incidenti e disguidi avvengono nonostante l'enorme sforzo finanziario che lo Stato sta facendo.

«Effettivamente il programma d'investimenti delle Fs è il più massiccio che uno Stato possa fare in tempo di pace. Questo avviene perché negli anni Settanta e Ottanta le ferrovie hanno pagato un prezzo alto, troppo alto alle scelte di allora. Le risorse che altri paesi destinavano all'ammodernamento dei loro sistemi ferroviari, da noi sono state usate per costruire le autostrade. Persi

che in certi periodi passava un anno intero senza che entrasse una macchina nuova, era tutto fermo».

Con questo programma d'investimenti riusciranno le Fs a dar forza alla nostra industria ferroviaria, così come nell'Ottocento furono il volano dell'industrializzazione del paese?

«Oggi la sfida non è più nazionale, è europea. Lo scenario è di 3-4 grandi gruppi europei che costruiscono tutto, come fa la Fiat in joint venture con la francese Gec Alsthom. Per questo dopo una lunga schermaglia c'è stata la fusione fra Breda e Ansaldo, occorrendo una capacità produttiva adeguata per stare in un mercato molto competitivo, che è diventato mondiale. Pensi che Adtranz ha prestato gratuitamente alle ferrovie cinesi una serie di carrozze ferroviarie nella speranza di ottenere una commessa. Tutte le nostre forniture ormai avvengono con gare tra industrie europee. La Adtranz ha vinto la gara per 50 locomotive leggere per il trasporto locale, in sostituzione di altrettante 646 che

cinquant'anni fa erano state pensate per le lunghe distanze. Il Taf della Breda ha vinto in concorso con Siemens, Gec Alsthom e la stessa Adtranz. Ed abbiamo ottenuto risparmi sui costi fino al 30%».

Ed è ammesso il finanziamento pubblico degli investimenti ferroviari?

«Gli Stati possono finanziare soltanto gli investimenti per il servizio sociale, nel nostro caso quelli per il materiale rotabile nel trasporto locale. Per questo le Fs dovranno diventare società che cercano sul mercato le risorse finanziarie».

Secondo lei perché la Fiat sostiene che non c'è più mercato per l'Alta velocità?

«La Fiat è molto impegnata a proseguire e potenziare la produzione e l'esportazione dei Pendolino. Abbiamo la necessità assoluta di quadruplicare la linea dorsale, che ha già superato la soglia di saturazione. Sulla Firenze-Bologna la distanza fra un treno e l'altro è di 5 minuti, non c'è spazio per accogliere la domanda in crescita. L'Adriatica e la Tirrenica non rappresentano alternative valide perché la prima finisce a Bologna e la Tirrenica rallenta nell'imbuco delle Gallerie fra La Spezia e Genova».

R. W.