

PRIMO PIANO

CAOS AD AL



TA VELOCITÀ

Arriva a dicembre la rivoluzione dei super treni. Ma rischia di sconvolgere il traffico su rotaia. Tra incidenti. Eurostar che perdono pezzi. Servizi scadenti

DI FABRIZIO GATTI - FOTO DI LORENZO MACCOTTA PER L'ESPRESSO



Litti e sorridenti. Così i manager di Trenitalia si stanno avvicinando all'era dell'alta velocità. L'importante è che non si veda cosa c'è dietro. Nessuno deve sapere che alcuni degli Eurostar che correranno a 300 all'ora tra Milano e Bologna già perdono pezzi. Oppure che le porte difettose degli Eurostar-city ogni settimana ghiottinano le gambe di passeggeri e capireno, con un incredibile elenco di contu-

si e feriti gravi. E nemmeno che negli ultimi mesi, secondo i macchinisti, sia stato sfiorato il disastro più di una volta: come il 5 aprile, quando lungo la Firenze-Roma un Eurostar partito da Milano ha perso a 220 all'ora un pezzo del tetto della locomotiva di coda, poi investito dal Roma-Udine in arrivo sul binario accanto. Chi ne parla finisce nei guai. Uno dei ferrovieri, Dante De Angelis, rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, pochi giorni fa è stato sottoposto a procedimento disciplinare con l'accusa di avere "procurato allarme" e gettato "discredito sulla società e la sua dirigenza": De Angelis aveva criticato in assemblea e su Internet l'efficienza delle manutenzioni. È anche la strategia per piegare il forte sindacato nelle ferrovie: i detective della nuova rete di protezione aziendale indagano, i capisettore puniscono. E i passeggeri subiscono. A cominciare dall'accoglienza. Troppo spesso non all'altezza delle promesse. E dei continui aumenti del biglietto: più 6,5 per cento in giugno, contro una media in zona euro del 3,8.

Locomotive che si bloccano in aperta campagna, anche nell'esodo per le va- ►



Uno dei nuovi treni ad Alta velocità supera un vecchio convoglio a Firenze. A destra: la stazione di Roma Termini

Ad aprile, sulla Direttissima Firenze-Roma un Eurostar che andava a 220 all'ora ha perso un pezzo da 70 chili



Roma-Reggio Calabria. Il treno resta bloccato alla stazione di Pisciotta, in provincia di Salerno. I passeggeri raccontano dai cellulari che le carrozze sono invase dal fumo. E che il personale di bordo non ha né chiavi né

canze. Incendi a bordo. Toilette chiuse per risparmiare sulle pulizie: domenica 3 agosto, un solo bagno aperto in tutta la seconda classe dell'Eurostar Milano-Roma delle 19. Prese elettriche malfunzionanti perfino sul costoso Tbiz (93,10 euro da Milano a Roma), il treno degli affari progettato apposta perché si possa lavorare con computer e telefono durante il viaggio. E le condizioni da dopoguerra di tutti gli altri treni: nel primo fine settimana di agosto, come nel resto dell'anno, il servizio bar su Espresso e Intercity da Roma in giù era garantito da un manipolo di pregiudicati casertani che, con gentilezze da camorristi, estorcevano a passeggeri affamati e assetati 3 euro per ogni mezza bottiglietta d'acqua. È anche per questo abbandono che dal 1995 al 2007 i passeggeri in Italia sono aumentati del 3 per cento, contro il 47 per cento della Francia e il 67 della Gran Bretagna.

L'incidente del 5 aprile lo raccontano alcuni ferrovieri ed è riportato da "La talpa", il giornale dei macchinisti di Milano. Quel sabato pomeriggio l'Eurostar 9437 Milano-Napoli sta correndo a 220 all'ora

lungo la Direttissima Firenze-Roma, il primo tracciato italiano ad alta velocità. Al chilometro 24, secondo le testimonianze, dalla locomotiva di coda dell'Etr 500 vola via un grosso strato di "imperiale", il tetto. Un pezzo di oltre 70 chili, grande quattro metri quadri. Settanta chili a 220 all'ora dentro un finestrino avrebbero l'energia di una bomba. Questione di pochi istanti. Il pezzo cade sulle rotaie e viene investito a 205 chilometri all'ora dall'Etr 460 Udine-Roma. «Si è rischiato un impatto frontale con la cabina o un deragliamento dalle conseguenze disastrose», spiegano i macchinisti.

Il 26 luglio la locomotiva dell'Eurostar Lecce-Milano prende fuoco in aperta campagna, a Orta Nova in provincia di Foggia. I due ferrovieri ai comandi controllano il principio di incendio con gli estintori fino all'arrivo dei pompieri. Duecento i passeggeri a bordo: vengono trasferiti su un altro treno che arriva a Milano di notte, annuncia Trenitalia, con «224 minuti di ritardo». Altro principio di incendio, con una passeggera intossicata, il 22 luglio. Questa volta è l'Eurostar 9387

cacciaviti per aprire lo sportello da dove esce la puzza di bruciato. Il 14 luglio, alla stazione di Foggia, scoppia la rivolta sull'Eurostar Lecce-Roma per un guasto al sistema di ventilazione di tre carrozze. I finestrini sono sigillati e il sole picchia sulle lamiere. L'8 luglio un problema tecnico cancella la partenza dell'Eurostar Reggio Calabria-Roma e i passeggeri devono aspettare il treno sostitutivo. Il 23 giugno un altro Eurostar Reggio Calabria-Roma pieno di gente si pianta vicino a Sapri, in provincia di Salerno. Fuori uso il motore, si blocca l'aria condizionata.

Guasti che provocano incendi non sono una novità sugli Etr, i treni italiani ad alta velocità. La serie nera comincia lo scorso autunno. Un caso il 20 novembre 2007 con un Etr 460, un altro l'11 dicembre con un Etr 470. Tre principi di incendio in gennaio sui modelli 470, 485 Tbiz e il 460 che il 25 gennaio resta immobile nella galleria San Donato vicino a Firenze. E ancora fumo e fuoco a bordo il 15 febbraio su una locomotiva della flotta Tbiz.

Il 7 gennaio si è rischiato grosso. Ecco cosa scrivono gli otto rappresentanti dei di-



Qui sopra: un Eurostar fermo alla stazione di Lecce. Le altre immagini sono state scattate sull'Intercity Plus Ancona-Lecce. A sinistra: il vagone ristorante

pendenti per la sicurezza a Mauro Moretti, l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, la holding che controlla Trenitalia. «Il 7 gennaio scorso, nei pressi di Orvieto, il personale del treno 9312 Roma-Bolzano (Etr 485) e gli stessi passeggeri, mentre viaggiavano alla velocità di 220 chilometri all'ora, hanno avvertito un forte rumore seguito da contraccolpi e sobbalzi delle prime vetture. Dopo l'immediato arresto del treno... è risultato il distacco dell'albero di trasmissione del secondo motore della vettura di testa, la distruzione e il danneggiamento di numerose apparecchiature meccaniche ed elettriche del sottocassa delle prime vetture e danni al binario. In particolare si è accertata la distruzione della gabbia metallica posta a protezione dello stesso albero di trasmissione e la rottura delle travi di sostegno della cassa. A seguito di ciò si è verificato un principio di incendio...». I delegati per la sicurezza di Trenitalia sanno bene che pericolo abbiano corso personale e passeggeri: «Il rischio è talmente elevato», scrivono a Moretti, «che nessuno è autorizzato a confidare nelle fortunate circostanze che fino a oggi hanno evitato gli eventi facilmente immaginabili». L'Etr 485 Tbiz ha insomma rischiato di volare a 220 all'ora fuori dalle rotaie.

«Dopo lo scontro frontale è il tipo di incidente più pericoloso che possa capitare a un treno ad alta velocità», spiega un macchinista chiedendo l'anonimato: «La rottura ha interessato i binari. Questo significa che se il pezzo dell'albero di trasmissione si fosse puntato contro le traversine, l'effetto catapulta avrebbe sollevato la locomotiva scaraventando il treno a 220 all'ora giù dalla massicciata o contro le pareti di una galleria. Di questo stiamo parlando». Un esposto viene depositato in Procura a Bologna, dove l'Etr 485 danneggiato è in attesa delle riparazioni. Secondo la relazione, l'incidente del 7 gennaio è identico a quello del 20 novembre 2007. Alcuni macchinisti propongono per precauzione di autoridursi la velocità a

160 chilometri orari. Il 5 febbraio Trenitalia annuncia ai rappresentanti per la sicurezza che i tecnici hanno scoperto le cause e hanno corretto i protocolli di manutenzione. «Sulla base di questi provvedimenti», scrivono i rappresentanti dei macchinisti in un comunicato interno, «che l'azienda ha garantito essere sufficienti per prevenire nuovi casi, abbiamo ritenuto opportuno ristabilire la normale velocità di marcia». Dieci giorni dopo, il 15 febbraio, scoppia un incendio sulla loco-

motiva di un Tbiz Roma-Milano. Anche su quel treno si blocca un asse di trasmissione. La rottura avviene in una galleria tra le stazioni di Orte e Orvieto mentre l'Etr 485 corre a 220 all'ora.

Una decina di cedimenti gravi con incendi a bordo in poco più di sei mesi. Se Trenitalia fosse una compagnia aerea, probabilmente verrebbe messa a terra. E quando un treno viaggia tra i 200 e i 300 chilometri orari, la differenza con un aereo è solo nelle ali. Mauro Moretti, l'amministratore delegato di Fs, il 29 maggio annuncia a Radiorai di avere ridotto le perdite nel 2007 da oltre 2 miliardi di euro a 409 milioni. Un taglio netto di spesa di 1.700 milioni di euro. Ovviamente Trenitalia smentisce che in questi risparmi rientri la manutenzione. Anzi, spiega la società, secondo le statistiche sugli incidenti abbiamo le ferrovie più sicure di tutta Europa. L'alta velocità al Nord è questione di giorni. Poco più di cento all'inaugurazione della Milano-Bologna, avverte il grande orologio davanti alla stazione di Milano Centrale. Il 14 dicembre, secondo il sito di Trenitalia, partiranno i primi treni veloci per arrivare a Bologna in un'ora contro l'ora e 42 minuti attuale, per poi proseguire verso Roma sulla vecchia rete. Ma è solo una tappa del progetto Torino-Mila- ▶

Manutenzione alla napoletana

Pubblico o privato, ma i nuovi super treni verranno controllati sotto il Vesuvio

Quello dei privati sorgerà a Nola, nell'Interporto che ha fatto nascere le fortune di Gianni Punzo. E quello statale di Trenitalia invece si svilupperà pochi chilometri più in là, a Napoli. Il capoluogo campano diventerà il cuore del sistema di manutenzione dei convogli Etr500 per l'Alta Velocità,

trasferendo personale e ore di lavoro dal centro di Firenze. Invece il consorzio Ntv sbarcherà a Nola con un investimento di 100 milioni per realizzare il centro manutenzione degli Alstom Agv. Una prospettiva che ha unito destra e sinistra. La Regione ha promesso di sostenere la scelta.

E l'onorevole Paolo Russo, uno dei leader regionali della Pdl, ha ironizzato sul colore («Avremmo preferito che il treno fosse azzurro e non rosso») e poi promesso binari rapidi: «Quando ci si intende le procedure burocratiche e gli adempimenti normativi possono essere, nell'interesse comune, accelerati».

no-Venezia e Milano-Salerno. Le linee da 300 all'ora già in servizio sono la Roma-Salerno e la Torino-Novara. Nel 2009 saranno inaugurate la Bologna-Firenze (72 chilometri di gallerie e 20 di viadotto) e la Novara-Milano. Nel 2011 la Firenze-Roma. Nel 2013 toccherà ad altri tre collegamenti: Milano-Verona, Padova-Mestre e Verona-Padova. E dal 2011 Trenitalia o la società pubblica che verrà creata apposta per l'alta velocità dovrà competere con i privati. Come la Nuovo trasporto viaggiatori, fondata da Luca di Montezemolo, ex presidente di Confindustria, Diego Della Valle, l'industriale simbolo della scarpa italiana, e Gianni Punzo, l'imprenditore napoletano che del boss della camorra Carmine Alfieri, ha detto ai magistrati: «Pago la mia abilità di "pattinare". Non ho mai negato di conoscere Carmine Alfieri sin dal 1959 e che questa persona mi abbia fatto timore in un certo momento della mia vita. Non sono un eroe». Trenitalia perderà così il monopolio sulla Milano-Roma, l'unica linea davvero redditizia. Ma manterrà l'esclusiva delle perdite

Nel 2007, per la Roma-Napoli, è stato raggiunto il costo-record di 30,56 milioni a chilometro

nel resto d'Italia. Perdite che pagheremo tutti noi cittadini: con ulteriori aiuti di Stato oppure con la soppressione dei collegamenti, il taglio di posti di lavoro e un Paese ancor più diviso. Esattamente come sta succedendo per Alitalia.

Montezemolo e Punzo, se saranno capaci, si prenderanno soltanto i profitti. Perché il colossale investimento per i binari su cui correranno i loro treni rossi lo stanno sopportando le Ferrovie dello Stato, cioè tutti gli italiani che pagano le tasse. È una corsa contro il tempo. E siamo in puntuale ritardo. Nel 2001 le Fs promettevano che già nel 2006 saremmo andati da Roma a Milano in tre ore. Francesi e spagnoli so-

no stati più rapidi nella realizzazione dei progetti e nel contenimento dei costi. Ma Francia e Spagna, si sa, non hanno da mantenere il peso morto di mafia, 'ndrangheta e camorra e dei loro padrini che condizionano anche le grandi opere: dai subappalti alle forniture di cemento, manodopera e caporalato, in una filiera di cui alla fine si perdono i legami. Ecco le conseguenze: nel 1991 per i 204 chilometri della Roma-Napoli era stata prevista una spesa di 1.994 milioni di euro con un costo a chilometro di 9,77 milioni, nel 2007 è stato raggiunto il record di 6 mila 235 milioni, cioè 30,56 milioni a chilometro. Per l'Ave da Madrid a Barcellona, l'Alta velocidad española, l'aumento dei costi non ha superato il 30 per cento delle previsioni.

Il risultato è che Trenitalia userà per l'alta velocità gran parte degli Eurostar che già circolano. La novità è un'apparecchiatura che le officine di manutenzione stanno installando sulle locomotive. Si chiama Sistema di controllo marcia treno (Scmt): una sorta di pilota automatico prodotto dalla francese Alstom, in grado di leggere segnali e velocità massima e di attivare il freno se i limiti vengono superati. Uno strumento che, stando ai programmi di Trenitalia e la preoccupazioni dei sindacati, porterà la riduzione dei macchinisti da due a uno. Ma che, secondo l'amministratore delegato Mauro Moretti, ha già rivelato un difetto di progettazione: «I due sistemi di sicurezza, uno su una locomotiva e uno

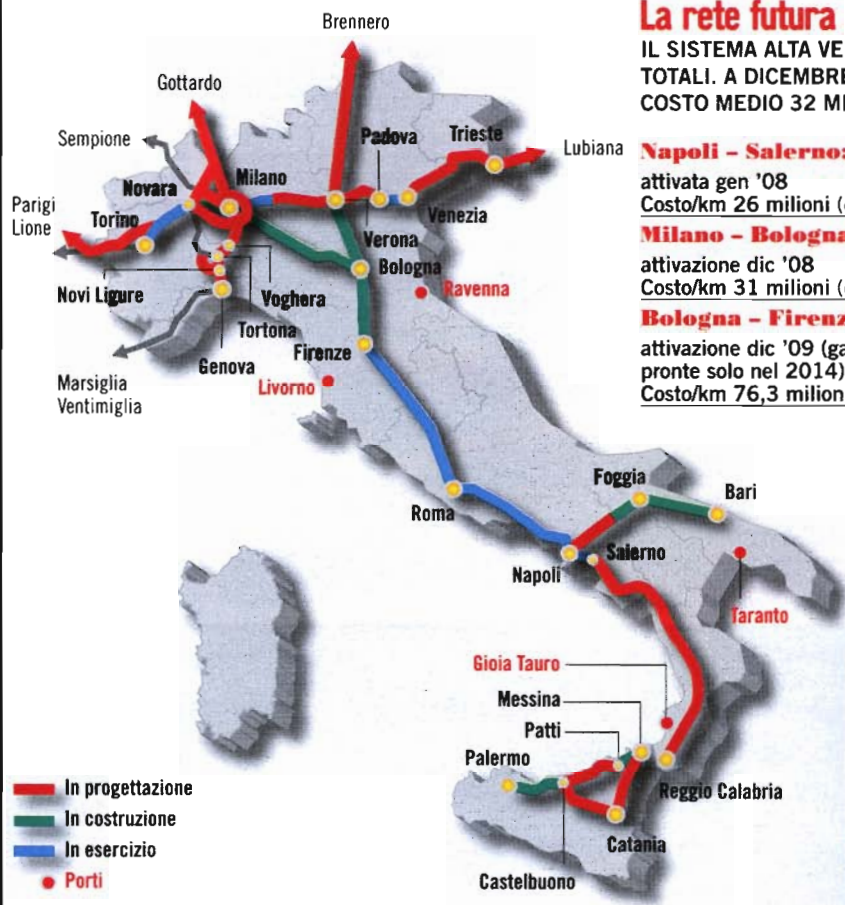


La cabina di guida, e sopra, la carrozza di un Intercity. A destra: la stazione di Ancona. Nell'altra pagina: un treno ad Alta velocità



La rete futura

IL SISTEMA ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ PREVEDE 1.250 KM TOTALI. A DICEMBRE '07 ERANO STATI REALIZZATI 564 KM. COSTO MEDIO 32 MILIONI PER KM (STIMA FS)



Napoli - Salerno: 30'

attivata gen '08
Costo/km 26 milioni (dato Fs)

Milano - Bologna: 1h

attivazione dic '08
Costo/km 31 milioni (dato Fs)

Bologna - Firenze: 35'

attivazione dic '09 (gallerie
pronte solo nel 2014)
Costo/km 76,3 milioni (Nuova Quasco)

Torino - Milano: 1h

attivazione completa dic '09
Costo/km 62,7 milioni (Nuova Quasco)

Roma - Napoli: 1h 10'

attiva dal 05, completa nel dic '09
Costo/km 30,5 milioni (Nuova Quasco)

Firenze - Roma: 1h 25'

attiva, con lavori adeguamento
completa per il dic '09

Milano - Venezia

attivazione giugno '07,
completa entro il 2014
Costo/km per tratta Milano-Treviglio
24 milioni (dato Fs)

Bari - Napoli

In progettazione



sull'altro, non dialogano tra loro». È la causa degli incidenti che il 14 e il 22 luglio hanno spezzato due Eurostar senza passeggeri durante le manovre in stazione Centrale a Milano. Prova che qualcosa non va nei programmi di aggiornamento del personale o nel controllo qualità delle

forniture: perché per due volte i macchinisti o i manovratori si sono dimenticati di disattivare il dispositivo nelle locomotive di coda. E quando i motori hanno trainato il treno nella direzione opposta, il pilota automatico di coda ha attivato i freni su tutte le ruote. Un braccio di ferro tra locomotive finito in pochi secondi con la rottura di un gancio tra le carrozze.

Se l'alta velocità si sta mangiando tutti i bilanci, ben poco resta all'altra velocità: l'Italia da Venezia a Udine, da Caserta a Paler-

mo, dal Brennero a Lecce, da Genova a Roma, costretta a rallentare a ritmi anni '70 su regionali, treni Espresso, Intercity. Con retroscena tecnici sempre più preoccupanti. Da qualche mese i ferrovieri denunciano il montaggio a bordo di porte killer. Anche sugli Eurostar-city, versione rimodernata degli Intercity. Il 7 giugno a Modena due passeggeri finiscono in ospedale: colpite dalla chiusura improvvisa della porta mentre stanno scendendo dal Bologna-Milano. Il 19 maggio a Pavia 16 passeggeri vengono presi a schiaffi e "ghigliottinati" da 17 porte dell'Intercity plus Milano-Genova che si aprono e richiudono impazzite, senza che i ferrovieri possano fare nulla. Qualcuno resta incastrato e conclude il viaggio al pronto soccorso. Undici i guasti di questo tipo soltanto nel mese di aprile, secondo un dossier della Cgil di Pisa. Almeno 800 segnalazioni di cattivo funzionamento in due anni. Incidenti che hanno provocato anche l'amputazione delle gambe a capitreno e passeggeri. Proprio per la chiusura improvvisa

di una porta il pomeriggio del primo marzo 2007 alla stazione di Milano Lambrate Alessandra C., 15 anni, cade con le gambe sotto le ruote del regionale per Albenga. Andrebbero sostituite 9.356 porte difettose su 2.339 carrozze in tutta Italia. Un spesa di 14 milioni. Più o meno la stessa cifra che le Ferrovie, nonostante i risultati disastrosi, hanno pagato come buonuscita agli ex presidenti Elio Catania (7 milioni di euro nel 2006) e Giancarlo Cimoli (6,5 milioni nel 2004). La sicurezza può attendere, i supermanager no. Nei consigli di Trenitalia per l'estate si legge anche questo: «Se si prende a morsi un meritato panino, non è del tutto sbagliato stare attenti a non spargere le briciole ovunque». Non un solo avviso sulle porte killer. L'importante è che nessuno sappia. ■

