

L'intervista

L'amministratore delegato delle Ferrovie

"I nostri treni i più sicuri sugli altri non posso giurare" Moretti: possibili carrozze irregolari

LUCIO CILLIS

ROMA — «I treni italiani? Per sicurezza siamo al primo posto in Europa», assicura Mauro Moretti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato.

In Italia, dove la coperta è sempre corta quando c'è da tirare fuori delle risorse, «magari si rinuncia ad un po' di comfort. Ma non alla manutenzione», aggiunge. Moretti però non se la sente di garantire per i vagoni merci - come quello che ha causato il disastro di Viareggio - che attraversano ogni giorno le Alpi ed entrano nel cuore delle città: «Non posso escludere che carri appartenenti ad altre società estere possano avere una manutenzione imperfetta».

Ingegnere Moretti, siamo alla vigilia delle vacanze: gli italiani posso fidarsi dei treni? Possono viaggiare tranquilli?

«Io credo di sì, lo dimostra la storia che abbiamo, il fatto che il nostro trend di sicurezza, compresi anche gli ultimi due anni, è migliorato. Le faccio un esempio: le officine controllano con gli ultrasuoni l'integrità dell'asse. In questo modo l'eventuale presenza di danni può essere accertata per tempo e riparata. Questa è una delle verifiche che facciamo sistematicamente. In Europa siamo al primo posto per sicurezza».

Però dal punto di vista del cittadino, l'idea che girino dei carri stranieri con materiale pericoloso e certificazione incerta crea un senso di impotenza, non crede?

«Lo capisco. Ora bisogna verificare che quel carro sia stato effettivamente sottoposto a manutenzione. Nel caso fosse stato eseguito un controllo a regola d'arte allora occorrerà guardare alla normativa europea. Per cambiarla ed eventualmente migliorarla. Bisogna far sì che le procedure siano rispettate da tutti».

Ci sono delle carrozze passeg-

geri che vengono certificate all'estero?

«Ce ne sono, ma parliamo di un limitato numero proveniente da Paesi come Germania e Francia. Carrozze, aggiungo, che appartengono a compagnie storiche, molto attente ai problemi della sicurezza».

E nel merci?

«Nei carri abbiamo il problema della maggiore circolazione dovuta all'abolizione delle frontiere. Il traffico merci, su cui si sta investendo tantissimo, è comunque più sicuro del traffico su gomma e quello di Viareggio resta un caso isolato. Pensi se queste cisterne girassero sulle strade: il pericolo sarebbe esponenzialmente più alto. Ora bisogna far sì che i proprietari esteri dei carri, accettino le regole imposte dall'Europa e dall'Onu».

Ma è possibile che girino dei vagoni come quello di Viareggio?

«Non escludo che possano circolare carri stranieri con manutenzione imperfetta».

Il taglio dei fondi può aver inciso sulla sicurezza in Italia?

«No perché Trenitalia o la Fs logistica non hanno sovvenzioni dallo Stato ma contratti di servizio. E quando ne sottoscrivo uno preferisco mantenere le carrozze mal verniciate, o comunque non riuscire a pulire tutti i graffi che vengono disegnati sui vagoni, piuttosto che risparmiare sulle verifiche fatte sugli assi».

Che età media ha la nostra flotta? Abbiamo carrozze vecchie?

«La flotta ha qualche anno in più delle migliori che ci sono in Europa. Ma non vuol dire che sia meno sicura. Tra l'altro i carri coinvolti nell'incidente di Viareggio sono relativamente giovani. Nel nostro settore alcuni componenti si cambiano completamente e sistematicamente, parlo del sistema ruote-carrelli-freni».

Perché i sindacati dicono che lo stato della manutenzione è sceso negli ultimi anni?

«Non lo dicono i sindacati, lo dicono i Cobas che non hanno nemmeno firmato gli ultimi accordi

sul macchinista "solo" (un solo conducente alla guida — ndr), hanno ancora questa rivale da mettere sul tappeto».

Guardi che anche Epifani punta il dito.

«No, i costi per la manutenzione non sono diminuiti».

I costi no, ma gli standard?

«Gli standard? Sono migliorati: il tasso di incidenti è diminuito. Negli anni Novanta c'erano quattro volte gli incidenti di oggi».

L'altra cosa che si dice sulle ferrovie italiane è che si sia investito molto sull'Alta velocità lasciando deperire il resto della rete. È così?

«Non abbiamo ridotto i fondi. Anzi, li abbiamo incrementati. E stiamo cercando, con molta difficoltà, ulteriori risorse per comprare treni destinati al trasporto locale».

Incidenti diminuiti

Negli anni 90 gli incidenti erano quattro volte più numerosi di oggi, ora abbiamo il record di sicurezza in Europa. Gli italiani possono viaggiare tranquilli



ALLA GUIDA

Mauro Moretti, da tre anni è amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Spa. In passato è stato anche sindacalista della Cgil

