

«Risarciremo subito le vittime di Viareggio»

Moretti: non aspettiamo il giudizio

ROMA — La tragedia del treno merci esploso a Viareggio, con le sue 31 vittime, è ancora troppo recente perché l'amministratore delegato di Fs, l'ingegner Mauro Moretti, non inizi questa conversazione con una novità importante: «In attesa che si accertino le responsabilità, ho dato mandato alla nostra assicurazione di accordarsi con quella della ditta proprietaria del carro che è deragliato, la Gatx, affinché si anticipi insieme il pagamento dei danni. Dopo il giudizio ce la vedremo fra noi».

Le polemiche seguite all'incidente sembrano aver lasciato il segno: «Mi piacerebbe sapere — attacca Moretti — quante tra le aziende che circolano sulla nostra rete, trasportando merci pericolose, hanno un'assicurazione all'altezza del rischio come la nostra. E mi chiedo se non sarebbe meglio esigerla da coloro che chiedono la licenza».

Per ora l'attenzione di chi indaga sembra concentrata sulla tracciabilità dei pezzi di ricambio usati per la manutenzione dei carri presi in affitto, come quello che a Viareggio viaggiava per Fs, risultato usurato. Il mercato «nero» dei vecchi pezzi di ricambio, alimentato dalla cannibalizzazione dei treni mandati alla rottamazione, è un fenomeno preoccupante emerso in «Fuori Orario», il libro-inchie-

sta del giornalista Claudio Gatti. Tra l'altro, vi si parla di 237 carri-merci di Fs apparentemente spariti nel nulla e probabilmente smembrati.

«Il problema emerse in Trenitalia (controllata di Fs, ndr) nel 2005 — precisa l'amministratore delegato — quando, essendo alla guida di Rfi (altra controllata di Fs, ndr), non era mia competenza occuparmene». Ma nel 2006 Moretti succede a Giancarlo Cimoli come amministratore di tutto il gruppo: «A quel punto volli subito capire come mai l'auditor, cioè il verificatore che aveva accertato la sparizione, non avesse poi indotto la dirigenza di Trenitalia a intervenire». Moretti mostra l'esito di una verifica da lui fatta eseguire sull'auditor nell'ottobre 2006 da una società di consulenza: il giudizio è negativo e parla di scarsa «trasparenza» e indipendenza. «Nel libro — aggiunge Moretti —, si dice che quell'uomo è "scomparso dall'organigramma". No, è stato licenziato nel 2007 e con lui se ne sono andati molti altri».

C'è da chiedersi se il problema della «perdita» dei treni-merci sia risolto. «La procedura di rottamazione dei nostri carri è seguita passo passo dal sistema informatico»

è la risposta dell'amministratore. Poi però quando i carri si affittano non ci sono garanzie sui pezzi che vi vengono montati: «Questo è un problema che deve risolvere il legislatore — spiega l'ingegnere —: io faccio tutti i controlli che la legge impone».

Proprio sul settore delle merci le Fs stanno per lanciare l'ultima sfida: «Quest'anno perdiamo 300 milioni — dice Moretti — perché il mercato è sceso del 30%». L'idea è che Fs possa liberarsi dall'obbligo di operare su tutte le tratte. «Lo Stato metta a gara quelle in perdita offrendo incentivi e lasci alla libera concorrenza quelle produttive» propone l'amministratore. È lo stesso criterio che oggi sta funzionando per il settore passeggeri.

Tra qualche giorno partirà la gara per i 50 treni Etr che andranno a rimpolpare la flotta a Alta Velocità. «Ma non mi si dica che sottraggo soldi ai treni pendolari — precisa Moretti —. Lì tra contributo statale e regionale siamo riusciti per la prima volta a mettere insieme 2 miliardi per nuovi treni». Certo non sono le mille carrozze che erano nel piano di Moretti: «So già che non basteranno: l'incremento sarà del 10% e non del 50%, come speravo. Ma da qualche parte bisognava pur cominciare».

Antonella Baccaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Concorrenza

«Anche nel settore merci lo Stato metta a gara le tratte in perdita e lasci alla libera concorrenza quelle produttive»

L'Alta Velocità

«I cinquanta nuovi treni Etr non sottraggono risorse per i pendolari: abbiamo raccolto 2 miliardi da investire in convogli»