

## **"TRENI ITALIA"**

**Di Giovanna Boursier**

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

21 settembre deraglia un Intercity che rientrava in deposito a Milano. Finisce sulle case di Viale Monza... Fortunatamente è vuoto. 15 settembre deraglia l'Intercity Venezia - Napoli. 19 maggio, Sesto Calende, deraglia un carro merci; il 25 maggio ne deraglia un altro sulla Cuneo Nizza; 6 giugno, Pisa, deraglia un merci che trasportava piastrelle; 22 giugno, la linea ad alta velocità che collega Milano a Roma, si blocca, a Vaiano, deragliano 2 ferro cisterne di acido fluoridrico. E la causa potrebbe essere la perdita degli assi di un carro. E il 28 luglio, sulla linea Bologna Prato, si è rotto un pezzo di un carrello.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Era di Trenitalia, chi doveva fare i controlli in quel caso lì, se erano stati fatti, se avevate fatto gli ultrasuoni...?

### **MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Quello è un altro episodio legato al cedimento strutturale di un asse, adesso devo dire sinceramente devo dire sono stato troppo preso poi da Viareggio per potermi ricordare quella di Vaiano a cui si riferisce lei credo, sulla Bologna Firenze, in quel caso lì c'è stato anche un cedimento.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Il 27 luglio.

### **MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Sì!

### **GIOVANNA BOURSIER**

Dopo Viareggio, non prima!

### **MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

27 luglio?... No guardi adesso veramente ho un vuoto di memoria, ma non è una scusa!

### **GIOVANNA BOURSIER**

Va bè!

### **MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Dov'era?

### **GIOVANNA BOURSIER**

Era nella linea Bologna Prato, si è rotto un asse è stato segnalato dal rilevamento temperatura delle boccole.

### **MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Ah a Pisa! Ah sì.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Quello è un asse di Trenitalia, non è un asse tedesco è un asse di Trenitalia. Mi chiedo in quel caso lì, chi doveva fare i controlli, se erano stati fatti bene.

### **MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Guardi da noi i circoli manutentivi, sapendo che circolano ogni giorno 10.000 treni e quindi moltiplicando ogni treno per tutto il numero di carri o carrozze e tutto il numero di ruote il processo è sotto controllo, non vogliamo dare un messaggio di non sicurezza della nostra rete ferroviaria di chi ci circola sopra, tutte queste manutenzioni vengono fatte. Ci può essere un evento straordinario.

## **RAGAZZO**

No, no, guarda lì è deragliato il treno! Oddio... vai giù, vai giù! Porca p..... E' morta della gente qui è?! Il treno... Vai, vai, vai. E' deragliato il treno!!! Madonna mia... guarda lì!! Guarda lì!

## **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

Buonasera quella notte deraglia un treno merci con 14 carrozze di gpl. In Italia circolano meno merci rispetto agli altri paesi europei, le linee sono rimaste quelle di una volta, ma con la liberalizzazione possono circolare anche vagoni e carrelli che provengono da altri paesi. Secondo l'agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, Trenitalia, deve essere in grado di garantire che ogni singolo vagone che circola sulla nostra rete è sicuro e in regola con i controlli. La normativa europea dice "manutenzione e verifiche devono farli i proprietari dei vagoni". Quella notte del 29 giugno a Viareggio, mentre un merci entrava in città, si rompe l'asse del primo carro, è un asse tedesco, la cisterna si ribalta trascinando con se le altre 4. Cade su un paletto segnaletico, si buca, esce il gas e poi l'esplosione. E' un dovere capire di chi sono le responsabilità e come si potevano limitare i danni, è un dovere verso quelle 31 persone che, in una sera come tante, se ne stavano dentro la tranquillità della loro casa.  
Giovanna Boursier

## **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

In via Ponchielli, che si affaccia sui binari dalla parte dove è caduta la cisterna, il gas è entrato dappertutto, crollano 5 palazzine.

## **PAOLO CORTOPASSI - VOLONTARIO CROCE VERDE VIAREGGIO**

Dal fuoco e dal fumo sono spuntati 2 uomini bruciati e chiedevano acqua, acqua. Nel frattempo ne arrivava un altro. Sembrava venissero fuori gli zombi.

## **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Vengono mobilitati più di 300 pompieri. Queste sono alcune delle immagini che hanno girato quella notte.

## **GIUSEPPE ROMANO - COMANDANTE VIGILI DEL FUOCO**

Normalmente noi lavoriamo su edificio incendiato su un impianto incendiato. In questo caso invece i vigili lavoravano nella strada incendiata, con il fuoco da un lato e dall'altro, quindi i vigili per entrare nella strada uscivano, si facevano bagnare, entravano, andavano a cercare le persone che erano coinvolte nell'incendio. Il gas il si era sparso lungo i binari, è un gas pesante quindi aveva raggiunto le parti più basse dell'area del sedime ferroviario, era come una serie di fornelli di fiamme blu che bruciavano lungo i binari.

## **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il Gpl è un gas pesante che quindi aderisce al suolo e si infila dappertutto. Ad incendiarlo basta una scintilla. Muoiono 14 persone, che diventeranno 22 il giorno dei funerali solenni. Fra le vittime 2 bambini. I feriti sono una ventina, molti in condizioni gravissime. Gli evacuati sono un migliaio... Il luogo della strage è inviccinabile per ragioni di sicurezza. I vigili del fuoco raffreddano le cisterne, e poi le stanno svuotando... Mentre la città è sotto shock l'Amministratore delegato di Ferrovie, Mauro Moretti, dice: "la colpa non è nostra perché il vagone è tedesco e non tocca a noi la manutenzione."

## **SIGNORA**

Sarà lunga dimenticare, molto, molto!

## **SIGNORE**

Io sono sempre stato contrario alle abitazioni vicino alla ferrovia però purtroppo lì le abitazioni ci sono da una vita.

## **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

La sede della Croce Verde sta accanto ai binari, dalla parte opposta a Via Ponchielli... Il gas è entrato da questa rampa che porta al garage...

### **MILZIADE CAPRILI – PRESIDENTE CROCE VERDE VIAREGGIO**

Il punto che rimane è l'allarme di queste stazioni che sono nel centro delle città ormai che sono attraversate da queste bombe. Ma insomma passava un ragazzo qui davanti, 34 anni, con il motorino ed è stato completamente carbonizzato.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Rientrava a mezzanotte come tanti ragazzi, proprio su questa strada... E oltre il muro è deragliato il treno. C'è chi dice che poteva andare peggio, se il capostazione non riusciva a bloccare altri 2 treni passeggeri che stavano arrivando.

### **SIGNORA di VIA PONCHIELLI**

Se no stavano arrivando tutti e due in quel momento lì. Immaginatevi dopo quello che è successo, quello che poteva succedere ancora di più...

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Per Viareggio è Stato d'emergenza fino al 31 dicembre prossimo.

### **GIUSEPPE ROMANO - COMANDANTE VIGILI DEL FUOCO**

Non solo è il più grave incidente ferroviario avvenuto in Italia con sostanze pericolose ma è il più grave incidente avvenuto in Italia sul Gpl.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Due mesi dopo l'incidente il numero dei morti è salito a 31 e Via Ponchielli si presenta così.

### **LUCA LUNARDINI -SINDACO VIAREGGIO**

Tutta la via è stata distrutta, tutta, sono circa 40 case, completamente avvolte dalle fiamme. Qui c'era una casa, una villettina, sul tipo di questa che vede accanto bruciata... dove abitava la famiglia distrutta, con 2 bambini. Questa è stata è incredibile, hanno fatto in tempo a fare anche i bagagli che hanno lasciato lì e poi non ce l'hanno fatta. E qui a destra qui era una casa intera, non c'è rimasto niente, questo sembra un bombardamento, sembra... La ferrovia eccola qua. Di qua la vedi... Eccola lì la ferrovia...

### **GIOVANNA BOURSIER**

Cioè sono in tutto 10 metri?

### **LUCA LUNARDINI -SINDACO VIAREGGIO**

Mi hanno fatto un calcolo però naturalmente del tutto empirico, banale che se fossero esplose tutte e 14 il diametro delle fiamme sarebbe stato 4km, tutta la città.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Questo è il merci, filmato da Andrea Migliozi, un appassionato di treni... era partito da Trecate, provincia di Novara, per portare il Gpl nel casertano. Il deragliamento è provocato dalla rottura di un asse del primo carro e la cisterna si è bucata cadendo su questo paletto segnaletico a lato dei binari, alto circa 30 cm, provocando questo squarcio da cui è uscito il gas...se ci fosse stata una doppia camera, come è obbligatorio per il trasporto navale, forse non si sarebbe bucata. Perché via ferrovia si utilizzano cisterne così vulnerabili?

### **GIUSEPPE ROMANO - COMANDANTE VIGILI DEL FUOCO**

Beh innanzitutto le dimensioni. Sul trasporto su strada, sul trasporto su ferrovia ho dei problemi di ingombro e quindi se riduco il volume disponibile al trasporto del gas diventa più costoso trasportare il gas e quindi il Gpl costerebbe di più.

### **ALBERTO CHIOVELLI – DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIARIA**

E' evidente che di fronte a un evento del genere sarebbe, insomma ecco, da sprovveduti non pensare a fare una riflessione anche su quel fronte lì, cioè costruttivo del cisterne.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il 17 settembre il Ministero propone a Ferrovie di dotare i vagoni che trasportano merci

pericolose di un sistema antisvio in grado di fermare il treno se una ruota perde il contatto con la rotaia. Ma perché una proposta e non un obbligo?

**GIOVANNA BOURSIER**

Questo vorrei capire?

**ALTERO MATTEOLI – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Perché è una direttiva che deve essere presa a livello europeo.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Nell'attesa della direttiva europea a Viareggio chi può è tornato a casa.

**GIUSEPPE MARRACCI**

Dopo una settimana così ci hanno dato l'agibilità, ecco gli avvolgibili sono così.

**GIOVANNA BOURSIER**

Li ha deformati il calore?

**GIUSEPPE MARRACCI**

Sì, il calore...

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma ci vivete tranquilli qua?

**GIUSEPPE MARRACCI**

Eh insomma, dove devo andare io?

**GIUSEPPE MARRACCI**

Speriamo che quando portano le sostanze tossiche, pericolose diminuiscano velocità.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Quella notte la cisterna viaggiava a 90 km orari. Con la direttiva di Ferrovie del 3 settembre qui non si possono più superare i 50 km. E ad agosto, in alcune tratte del paese la velocità dei convogli che trasportano merci pericolose è stata ridotta da 100 a 60 km orari. Sta di fatto che ancora una volta c'è voluta una tragedia prima di intervenire con le direttive. A Viareggio in alcuni tratti c'è un muro di protezione, in questa parte di via Ponchielli non c'era niente.

**LUCA LUNARDINI - SINDACO VIAREGGIO**

Non sappiamo, sarà l'indagine a dircelo, però certamente il sospetto che, la sensazione che qui dove il muro non era completo ma era forato nella parte iniziale sia stata più facile la diffusione del gas, questo sì.

**GIUSEPPE ROMANO - COMANDANTE VIGILI DEL FUOCO**

Il Gpl quando fuoriesce appunto è un gas pesante che tende a stratificare e a percorrere il terreno a quota bassa, quindi degli ostacoli come un muro avrebbero limitato l'evoluzione del Gpl verso le abitazioni.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Gli abitanti di Via Ponchielli quel muro lo chiedono da anni.

**ABITANTE DI VIA PONCHIELLI**

In tempi passati avevamo fatto degli esposti invece non ci hanno neanche risposto!

**GIOVANNA BOURSIER**

Quando lo avete fatto?

**ABITANTE DI VIA PONCHIELLI**

Circa 8 anni e mezzo, 9 anni fa con una raccomandata alla direzione Ferrovie dello Stato in

piazza Unità a Firenze.

**GIOVANNA BOURSIER**

Dicendo?

**ABITANTE DI VIA PONCHIELLI**

Facendo presente questa situazione: che nell'arco delle 24 ore molti convogli passavano e quindi avevamo bisogno di una certa protezione. Con tutte le firme, ci sono decine, decine e decine di firme fra le quali ci sono numerosi morti. Firme dei morti!

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

Purtroppo le città hanno affogato la stazione e le linee e nessuno ne ha peraltro particolarmente rispettato quelle che sono le distanze. Però non è che è un problema della ferrovia. Se la Ferrovia si è trovata le case magari abusive che gliele han fatte ai lati adesso cosa deve fare? Deve buttar giù tutto e rifarle lei?

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Le case vicino ai binari ci sono ovunque.

**GIOVANNA BOURSIER**

Esiste una fascia sicurezza?

**ALBERTO CHIOVELLI – DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIARIA**

Sì, si esistono dei franchi...

**GIOVANNA BOURSIER**

Di quanto deve essere?

**ALBERTO CHIOVELLI – DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIARIA**

Adesso non me lo ricordo comunque ci sono dei franchi minimi ci sono e, diciamo, sono dei franchi minimi che risalgono a normative molto, molto vecchie. E' evidente però che nel caso di specie il franco minimo non è stato sufficiente, insomma, questo è chiaro.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Perché il franco minimo molto vecchio è di 30 metri. Poi, però, si è andati in deroga.

**GIOVANNA BOURSIER**

Qui non sono 30 metri?

**LUCA LUNARDINI - SINDACO VIAREGGIO**

Eh qui in alcuni punti no, c'erano state vecchie deroghe che poi sono un po' distribuite in tutte le ferrovie d'Italia.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Le deroghe le autorizza Ferrovie, per esempio questa del 2005, da 30 a 10 metri. Adesso il muro lo dovranno costruire, ma da ricostruire ci sono anche le case distrutte e i famigliari delle vittime da indennizzare.

**LUCA LUNARDINI - SINDACO VIAREGGIO**

Ci saranno dei responsabili, la magistratura ha il compito e sono convinto che lo farà di individuarli e dovranno rispondere.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Berlusconi ha detto che ci penserà lo Stato e ha stanziato per ora 15 milioni di euro.

**ALTERO MATTEOLI – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Sarebbero 32 i milioni necessari, stiamo facendo le verifiche.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ferrovie è assicurata contro gli incidenti?

**MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Ma certo, si!

**GIOVANNA BOURSIER**

Con che assicurazione?

**MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Non lo so, devo fare pubblicità?! Non lo so! Siamo assicurati, si!

**GIOVANNA BOURSIER**

Mi dica perché deve anticipare lo Stato e non può anticipare la vostra assicurazione. Visto che è un incidente ferroviario e non un terremoto o una catastrofe naturale?

**MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Ma perché la nostra e non un'altra?!

**GIOVANNA BOURSIER**

Perché è avvenuto... Perché l'incidente ferroviario è avvenuto in Italia... Cioè quale altra assicurazione?

**MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Non lo so, quelli di chi si... Quando sulla strada capita un incidente, non vado a chiedere all'Anas di restaurare i danni, se qualcuno ha avuto un incidente con la macchina in una curva è andato a sbattere contro un albero, si verifica chi ha la responsabilità prima di pagare.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma di sicuro non pago lo Stato?

**MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Di sicuro non paga lo Stato, ma pagherà il privato, pagherà chi... ma anche in questo caso, non è detto che debba pagare lo Stato, lo Stato sta solo anticipando per fare certi tipi di interventi, ma non... perché non è chiara ancora la dinamica no?

**GIOVANNA BOURSIER**

Appunto, mi sto chiedendo perché anzi che pagare lo Stato, non può pagare l'assicurazione delle Ferrovie che poi si rivarrà su chi deve?

**MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Ho capito ma perché lo deve fare Ferrovie?

**GIOVANNA BOURSIER**

Perché è un incidente Ferroviario!

**MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Ho capito, ma questo è per definizione non è per responsabilità.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Sull'accertamento delle responsabilità sta indagando la procura di Lucca. Ma come sono andate le cose? Subito dopo l'incidente il ministro Matteoli riferiva alla Camera.

**SEDUTA CAMERA DEI DEPUTATI 1° LUGLIO 2009**

**ALTERO MATTEOLI** - *"La sezione di rottura ha evidenziato una cricca esterna, che ha portato la sezione esistente a ridursi notevolmente fino al totale cedimento. La superficie di rottura presenta un aspetto liscio con tracce di ruggine..."*

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Al Politecnico di Milano fanno le prove di carico sugli assi. Quindi sanno cos'è una cricca e come si forma. Questa è la sezione dell'asse che si è rotto a Viareggio.

### **GIORGIO DIANA – POLITECNICO MILANO**

La cricca è una rottura che in questo caso avviene normalmente all'assile, quindi come se fosse una lunetta qui che poi dopo adagio, adagio si propaga.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Cioè con quale velocità si propagano se uno dovesse dire in termini di anni, mesi?

### **GIORGIO DIANA – POLITECNICO MILANO**

Ma questo dipende dalle condizioni esercizio, non è che si può dire, sicuramente non ci mette un giorno e neanche un mese ecco ci mette del tempo a propagarsi, ed è il motivo per cui se si fanno dei controlli periodici si può scoprire e allora posso intervenire.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Che controlli bisogna fare?

### **GIORGIO DIANA – POLITECNICO MILANO**

Beh i controlli... gli unici controlli che funzionano bene sono quelli agli ultrasuoni, ad esempio nell'incidente di Viareggio la cricca che c'era, era una cricca molto importante che avrebbe potuto essere vista tranquillamente.

### **DAL TG1 DEL 30 GIUGNO 2009**

**Mauro Moretti** - *"Noi facciamo i controlli sui nostri carri, ogni proprietario fa i controlli sui suoi!"*

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Da regolamento la manutenzione spetta al proprietario del carro, che Ferrovie aveva affittato nel 2005 dalla GATX, una multinazionale americana che lo ha immatricolato in Germania. Per questa ragione si dice subito che dovevano controllarlo i tedeschi.

### **SEDUTA CAMERA DEI DEPUTATI 1° LUGLIO 2009**

**Altero Matteoli** - *"Non era un carro del gruppo Ferrovie dello Stato, ma appartiene alla società privata la Gatx, società americana con sede europea a Vienna cui spettano, secondo le direttive comunitarie, anche le attività di revisione e di manutenzione ed è stato ammesso a circolare dall'Agenzia per la sicurezza ferroviaria tedesca."*

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

La Gatx replica con questo comunicato, del 3 luglio: "noi le verifiche le abbiamo fatte. L'asse in questione, prodotto nel 1974 nell'ex Germania Est, è stato revisionato nel novembre 2008 all'officina Jugenthal di Hannover, che ha fatto anche gli ultrasuoni."

### **GIORGIO DIANA – POLITECNICO MILANO**

Il problema di Viareggio è che quell'assile era stato progettato 40 anni prima, non mi ricordo più quanti, comunque tanti prima, con normative sicuramente che non sono quelle recenti che derivano da tutta una serie di analisi e studi fatti in modo tale da esser più sicuri.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il fatto è che le norme per ottenere licenze e certificati di sicurezza stanno cambiando, ma per gli assi vecchi valgono ancora quelle di un tempo, quando ognuno controllava i suoi carri. In questo caso però i tempi di revisione tedeschi sono uguali a quelli italiani: la cisterna va verificata ogni 4 anni, asse e ruote ogni 6.

### **ALBERTO CHIOVELLI – DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIARIA**

Nel caso di specie evidentemente c'è stata una falla nel sistema.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Perché nel novembre scorso, se il controllo fosse stato eseguito con gli ultrasuoni, la cricca si sarebbe vista!

**GIORGIO DIANA – POLITECNICO MILANO**

Assolutamente si sei mesi fa, perché questa è cricca è vecchia voglio dire.

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELO STATO**

La prova degli ultrasuoni è una cosa che facciamo noi in Italia ed è molto efficace. Noi in Italia nel senso che Trenitalia ed è molto efficace, ma non tutti la fanno in giro per l'Europa la prova agli ultrasuoni. Poi il problema è che non basta solo dire ho fatto gli ultrasuoni, bisogna saperli fare bene.

**GIOVANNA BOURSIER**

In quel carro lì era stata fatta?

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELO STATO**

Non lo so, io non ho la certificazione, la tracciatura di quel che è stato fatto in Germania ad Hannover sull'asse che è stato prodotto in quel officina.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè a chi toccava verificare quell'asse?

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELO STATO**

Naturalmente al proprietario di quella cosa.

**ALBERTO CHIOVELLI – DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIARIA**

Trenitalia nel contratto di noleggio avrebbe dovuto avere, diciamo, contrattualmente tutta una serie di accordi e di assicurazioni affinché questa attività manutentiva fosse svolta correttamente, quello che si fa normalmente quando c'è un contratto di noleggio.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Vediamo cosa c'è scritto nel contratto di noleggio, ci mostrano questo documento.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè io non so il tedesco, quindi, dove c'è scritto che l'asse...?

**GILBERTO GALLONI – AMMINISTRATORE DELEGATO FS LOGISTICA**

Ah guardi adesso non faccia a me domande per le quali io non ho... nemmeno io ho competenza per quanto riguarda gli assi eccetera...

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè quello che si è rotto, dove è che sta scritto che...

**GILBERTO GALLONI – AMMINISTRATORE DELEGATO FS LOGISTICA**

Io da qui mi dispiace non sono in grado di dargliele questa informazione. Questo è quello che comunque serve e che noi diamo alle compagnie ferroviarie per ovviamente affermare che quel carro è perfettamente rispondente. Questo è quello che noi diamo loro. In una di queste decine di sigle eccetera con le relative traduzioni ci sarà che è stato fatto tutto il controllo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Io glielo chiedo perché a me lo dice l'Agenzia per la sicurezza che nei contratti di noleggio, mi dice Chiovelli, Ferrovie deve sapere che cosa si farà là? Allora mi chiedo dove è?

**GILBERTO GALLONI – AMMINISTRATORE DELEGATO FS LOGISTICA**

Mi dispiace ma non sono in grado di rispondere a questa informazione che a mio avviso non compete a noi FS Logistica avere la consapevolezza del tipo di controlli che fanno su qualsiasi carro ferroviario che io prenda a noleggio.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Però Trenitalia dovrebbe avere una carta che dica la manutenzione è stata fatta. Ma questo documento, tradotto, non lo dice... Ferrovie quindi non avrebbe la tracciatura di come è stato fatto il controllo in Germania ma su quel che circola sulla nostra rete, non dovrebbe fare accertamenti?

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

Se un carro m'arriva dalla Germania che è certificato dall'Eba, l'Agenzia della sicurezza tedesca, non è che io lo debba smontare alla frontiera per far proseguire il viaggio, prendo quello che è!

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il carro era partito da Trecate, vicino a Novara, carico di Gpl e diretto ad Aversa, poiché c'è un contratto triennale firmato lo scorso gennaio fra FS Logistica e Aversana Petroli.

**TELEFONATA CON AVVOCATO BARLETTA - AVERSANA PETROLI**

*"Nel contratto era previsto che loro si impegnavano al trasporto ferroviario che avrebbe dovuto avere una periodicità di 2 volte alla settimana per numero 48 settimane anno."*

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Questa è la lettera di vettura di quel giorno... 22.800 euro, che moltiplicato fa un contratto di oltre 2 milioni di euro l'anno per FS Logistica, società del gruppo Ferrovie, che 4 anni prima noleggia il carro per impiegarlo sulla nostra linea. Trenitalia fornisce locomotori e macchinisti, e RFI i binari.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma secondo lei è possibile che Ferrovie che amministra la rete, che fornisce locomotore e gli uomini, un controllo su un carro...

**ALTERO MATTEOLI – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Bene se lei mi chiede se è possibile controllare tutti i carri che entrano tutti i giorni, tutti, al confine credo che questo sia...

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma questo non è un carro che entra al confine, questo è un carro che parte da Novara e va vicino a Napoli 2 volte alla settimana!

**ALTERO MATTEOLI – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Si però questo carro veniva dall'estero...

**ALBERTO CHIOVELLI – DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIARIA**

Guardi c'è diciamo questo equivoco di fondo perché si associa il fatto che il carro fosse immatricolato all'estero con traffico internazionale, in realtà non è così, questo non era traffico internazionale. Questo è un carro che era stato noleggiato da un'impresa ferroviaria con certificato di sicurezza in Italia, nel caso Trenitalia.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Per far girare un vagone su una rete ferroviaria occorre il certificato di sicurezza. Il decreto 162 parla chiaro: "il responsabile della sicurezza lo è anche sui carri noleggiati all'estero."

**ALBERTO CHIOVELLI – DIRETTORE AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIARIA**

Non c'è dubbio. Non c'è dubbio, perché è il soggetto che ha il certificato di sicurezza.

**GIOVANNA BOURSIER**

Allora io mi chiedo dopo quello che è successo io prendo un carro a noleggio e so che là fanno gli ultrasuoni, fanno i migliori controlli possibili eccetera o no? Basta dei pezzi di carta che dice tocca a te la manutenzione e affari tuoi! E' così?

### **GILBERTO GALLONI – AMMINISTRATORE DELEGATO FS LOGISTICA**

Non abbiamo né la struttura tecnica né le competenze per andare a verificare se un'officina scelta da un terzo ovviamente fa o non fa un certo tipo di controllo!

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il punto però sembra proprio l'affidabilità dei controlli... che oltretutto mentre sui treni passeggeri si fanno in base ai chilometri percorsi, sui merci si fanno in base al tempo, perché una volta giravano meno. Ma adesso non è più così e Ferrovie questo lo sa bene...

### **MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

Col più intensivo modo di utilizzarli, soprattutto i privati che naturalmente cercano di piazzarli in qualsiasi maniera, deve essere rivista la norma non più sul tempo, ma sul reale uso, e quindi sui chilometri fatti e sui pesi realmente trasportati.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il carro era vecchio e di chilometri ne faceva parecchi. Il 28 maggio, un mese prima dell'incidente di Viareggio, l'EBA trasmette in tutta Europa questa nota: "le procedure di verifica sugli assi di tipo 088 e 188 non sono affidabili per carichi superiori alle 20 tonnellate asse." I quotidiani tedeschi titolano: "a causa della ruggine carri merci a rischio deragliamento" e parlano di almeno 600 mila assi di questo tipo in circolazione in Europa. Non è che era di questo tipo quello che è transitato da Viareggio?

### **ALTERO MATTEOLI – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Non mi pare, cioè non mi pare... mi è stato detto di no ma ripeto anche questo è oggetto di indagine eh?

### **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

Allora riassumendo ci l'ing. Moretti dice "io non c'entro con quello che è successo al carro di Viareggio, perché era tedesco la manutenzione la dovevano fare loro. Io non so che tipo di revisione è stata fatta, non possiedo la tracciabilità, so che noi facciamo gli ultrasuoni come si deve, in giro per l'Europa non è detto." Nonostante tutta questa consapevolezza, non c'è la necessità di verificare che tipo di controlli siano stati fatti su un carro che circola in Italia da 4 anni, un carro con un asse vecchio, autorizzato a trasportare merce pericolosa, che entra in città ai 90 chilometri orari vicino alle case con un buco nel muro di protezione. Le vittime sono state 31. Non sarà tutta colpa dei tedeschi. Ma nemmeno nostra, e allora perché dobbiamo anticipare i 32 milioni di euro che servono per ricostruire e indennizzare le vittime? Perché non ci pensa ferrovie con la sua assicurazione? A questa domanda non è stata data risposta. Quello che è certo è che abbiamo bisogno sempre di più di linee che funzionano e in sicurezza perché sempre di più dovremmo trasportare le merci via ferrovia, altrimenti non avremmo futuro. Oggi soltanto il 10% va via treno e siamo fra gli ultimi in Europa.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Negli ultimi 8 anni i finanziamenti al trasporto su rotaia sono stati del 14%, rispetto al 70% per strade e autostrade. La gomma è avvantaggiata anche con rimborsi e esoneri fiscali, contributi all'acquisto dei camion, riduzioni delle accise e dei pedaggi autostradali.

### **EDOARDO ZANCHINI – RESPONSABILE TRASPORTI LEGAMBIENTE**

Se il camion va da Genova a diciamo la Liguria, il Piemonte, la prima parte della Lombardia dove magari c'è un interporto, ha senso che esca il camion, ma se quei camion, come succede quasi sempre, poi vanno in Belgio vanno a Rotterdam è semplicemente senza senso, è demenziale che si continui in questa strada.

### **CAMIONISTA 1**

A volte capitano viaggi, che si carica qua nel Chianti e si porta in Svizzera o si porta in Germania o alla stessa Olanda, in Belgio dipende.

### **LUCA CHIANCA**

Where are you from?

**CAMIONISTA 2**

Turchia!

**LUCA CHIANCA**

Where are you going?

**CAMIONISTA 2**

Germany!

**LUCA CHIANCA**

Solitamente fa viaggi lunghi?

**CAMIONISTA 3**

Ogni tanto!

**CAMIONISTA 3**

Belgio, Olanda, secondo, secondo com'è il lavoro. Giriamo tutto quanto, l'Italia, sud, Sicilia, Sardegna, quello che è!

**NEREO PAOLO MARCUCCI – PRESIDENTE ASSOLOGISTICA**

Ormai funziona benissimo il trasferimento di una merce da un porto cinese ad un porto italiano, il suo sbarco, il suo posizionamento a terra, dopo di che le cose cominciano a funzionare decisamente peggio, perché se ho deciso il trasferimento via ferrovia magari devo aspettare perché non c'è il servizio.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Al porto di Genova i binari sono questi e un treno intero non ci va... E così scarichi i container dalla nave e li carichi su vagoni singoli, forniti dalla società interna di manovra ferroviaria che ricompone il treno su questi altri binari per uscire dal porto, oltre il cancello.

**MAURIZIO ANSELMO – DIRETTORE COMMERCIALE TERMINAL SAN GIORGIO**

Perché deve essere aperto con doppia chiave, quindi con una procedura... non automatizzata insomma. Una volta uscita dalla nostra concessione deve effettuare una manovra per poi rientrare nella rete principale.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Quindi a questo punto aspetti locomotore e orari di Ferrovie.

**NEREO PAOLO MARCUCCI – PRESIDENTE ASSOLOGISTICA**

Esatto, però in certe circostanze lei deve aspettare qualche giorno per riuscire a riempire quel treno ad esempio di 60 contenitori tutti destinati alla stessa destinazione.

**MAURIZIO ANSELMO – DIRETTORE COMMERCIALE TERMINAL SAN GIORGIO**

E quindi il terminal rischia di diventare una zona di stoccaggio di merci e non di transito.

**GIOVANNA BOURSIER**

E quindi uno che ha bisogno di avere la merce a Milano in 5 ore prende il camion, piuttosto 10 camion, perché le Ferrovie non funzionano?

**MAURIZIO ANSELMO – DIRETTORE COMMERCIALE TERMINAL SAN GIORGIO**

Beh diciamo che insomma la sintesi cruda è questa.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Da Genova oltre l'80% delle merci parte in camion. Per uscire via ferrovia ci vorrebbe il terzo valico dei Giovi che serve a passare l'Appennino migliorando il collegamento con Milano. Fa parte del corridoio 24, che dovrebbe unire il porto di Genova a quello di Rotterdam.

### **LUIGI MERLO - PRESIDENTE AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA**

Gli olandesi stanno lavorando, i francesi stanno lavorando, gli svizzeri stanno facendo un grande lavoro col Gottardo, manca il tratto italiano.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Un investimento da 4 miliardi, ma se non si fa non siamo in rete col resto d'Europa.

### **LORENZO FORCIERI - PRESIDENTE AUTORITA' PORTUALE LA SPEZIA**

I nostri porti sono quasi esclusivamente dei porti domestici, che servono il mercato della pianura padana, dell'Emilia, del Veneto, non passano le Alpi, mentre invece i porti del nord passano le Alpi fornendo e servendo i nostri mercati, noi dobbiamo porci l'ambizione di metterci in competizione con i porti del nord Europa.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Invece i nostri porti sono in competizione tra loro. Mentre in Olanda ce ne sono 3, in Germania 8. In Italia ce ne sono 40, di cui 23 sedi di autorità portuali. Una riforma in discussione da anni, intanto le regioni costruiscono gli interporti. In Emilia hanno investito su quello di Bologna... ci sono 102 aziende, 2000 dipendenti.

### **STEFANO PIROTTI - ITALIALOGISTICA**

Dei nostri prodotti diciamo che attualmente siamo a un 70% su treno e il 30% su gomma, su camion.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Perché qui i binari ci sono. In questo caso, hanno prelevato coi camion i prodotti da aziende del centro nord, ma per portarli al sud usano il treno... verso Puglia, Campania e Sicilia.

### **STEFANO PIROTTI - ITALIALOGISTICA**

E' questione di organizzazione, il ferroviario è un sistema, come per tutto no?

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Riempiono un treno al giorno, che equivale a quanti camion?

### **STEFANO PIROTTI - ITALIALOGISTICA**

30 camion ogni treno.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

I binari escono dall'Interporto e il treno va direttamente allo scalo merci di Ferrovie. E qui ti fermi in attesa di locomotore e orari di Trenitalia.

### **MAURO MORETTI - AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

Fin quando stiamo in una situazione in cui c'è una grande concentrazione come in Val Padana noi riusciamo a far qualcosa perché non abbiamo il problema del vuoto, e peraltro sono un numero di km ristretto, ma quando noi andiamo al sud, il grande problema è che abbiamo molto spesso problema del bilanciamento del carico, che per un treno, non è un camion che si riesce in qualche modo a compensare in maniera flessibile. Ma lei si deve fare 40 vagoni e non riesce a farli sia in andata che al ritorno a pieno, vuol dire che ha dei costi che sono esattamente il doppio dei ricavi che non riescono a coprirli. Dico anche questa, quando sono arrivato qua mi sono trovato una cosa incredibile e che facciamo fatica a recuperare perché poi la gente bisogna convincerla, ci siamo trovati che le tariffe che si facevano in alcune parti del sud, per altro non in tutte le parti del sud, erano un quinto del costo. Mediamente il costo per treno km siamo sull'ordine dei 16 euro per treno a km.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Cioè vuol dire che loro pagavano meno dei 16 euro?

### **MAURO MORETTI - AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

Certo, pagavano 3 euro e mezzo! E quindi abbiamo dovuto annullare i contratti perché erano

contratti che erano vessatori per noi.

### **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

Dove metti le mani trovi un bubbone talmente organico al sistema che poi è dura debellarlo. Il paese ha sempre incentivato il trasporto su gomma, sono nate decine di migliaia di imprese, e adesso ci troviamo con le strade intasate dai camion e un problema ambientale da risolvere. Soldi per le infrastrutture non ci sono, da qualche parte però bisognerà pur cominciare. Abbiamo visto che al nord le cose funzionano un po' meglio e allora che cosa si fa per alleggerire il nord che tira?

### **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

Allora abbiamo visto che via treno non va più del 10% delle nostre merci, possono arrivare tranquillamente dalla Cina nei nostri porti però poi da lì devi caricarli sui camion. Gli interporti al nord funzionano abbastanza bene ma per entrare nel giro delle grandi reti europee bisogna per esempio collegare il Brennero con il Tirreno. Per questo 17 anni fa è partito il raddoppio della Parma la Spezia, la PONTREMOLESE. Una linea di fine 800, 100km in gran parte a binario unico, costo preventivato 2 miliardi e 600 milioni. 17 anni dopo a che punto siamo?

### **LORENZO FORCIERI – PRESIDENTE AUTOTITA' PORTUALE LA SPEZIA**

Avevamo fatto un comitato a sostegno della Pontremolese, della linea Tirreno, Brennero, sono passati un po' di anni ormai 17 anni e siamo più o meno agli stessi punti.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Perché è andata così, hanno raddoppiato i primi 18 km, poi ce ne sono 17 senza progetto definitivo, in mezzo c'è il megatunnel di 21km che è ancora al progetto preliminare, dopo di che c'è un altro tratto già raddoppiato, poi 12km appaltati e gli ultimi 25km, fino a Parma, non si sa. Finora hanno speso circa 600 milioni e raddoppiato 39km su 103. Il punto centrale è proprio la megagalleria, se non sai come farla non unirai mai Parma a La Spezia. Bisogna diminuire la pendenza che oggi richiede due locomotori per spingere un merci.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Ma chi la dovrebbe fare quella galleria così lunga?

### **SALVATORE ANGELO OPPO - SINDACO BORGO VAL DI TARO**

Non sappiamo, se va bene si realizzerà tra 30 anni, perché bisogna trovare i finanziamenti, realizzare il progetto esecutivo.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Nel 2005 hanno appaltato e finanziato per circa 200 milioni la tratta Solignano - Fornovo, 12 km. La gara l'ha vinta Astaldi, che ha firmato il contratto con RFI e ITALFERR, controllate di Ferrovie. Però il doppio binario si interrompe dove c'è la vecchia galleria, così stretta che a malapena ci passa il treno... La nuova galleria avrebbero dovuto scavarla di fianco, ma siamo a poche decine di metri.

### **GAETANO CARPENA - SINDACO SOLIGNANO**

Partono i lavori nel 2006, tutti i lavori per movimento terra, realizzazione del cantiere, baracche, prefabbricati, rampe che portano e che raccordano con la strada di fondovalle, arriviamo al 2007, circa a pasqua i lavori vengono sospesi. La ditta Astaldi parla di sospensione della produzione, di fatto noi non vediamo più nessuno lavorare.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

I lavori si interrompono a poco più di 1 anno dall'inizio. Chi ha lavorato nel cantiere conosce bene la storia.

### **ANONIMO**

Questo progetto, questa progettazione definitiva fatta da RFI, mandata in gara da RFI, faceva un po' acqua da tutte le parti. Uno dei problemi è stato anche la bonifica dagli ordigni bellici.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Fare la bonifica dagli ordigni bellici, vuol dire verificare che nel terreno non ci siano bombe inesplose della seconda guerra mondiale, perché siamo a nord della linea gotica, zona di bombardamenti.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ne trovate spesso?

**LUCA BOMBONATO - COLONNELLO 5° REPARTO INFRASTRUTTURE PADOVA**

Abbiamo una buona frequenza soprattutto quando andiamo a operare lungo le direttrici principali.

**GIOVANNA BOURSIER**

Che sono quali?

**LUCA BOMBONATO - COLONNELLO 5° REPARTO INFRASTRUTTURE PADOVA**

Ferrovie e autostrade, tanto per intenderci, centri cittadini e centri industriali.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Però la legge non obbliga a bonificare, a deciderlo è il progettista, in questo caso ferrovie.

**GIOVANNA BOURSIER**

Se uno non la fa?

**LUCA BOMBONATO - COLONNELLO 5° REPARTO INFRASTRUTTURE PADOVA**

Si assume la responsabilità delle conseguenze fondamentalmente. Oggi la norma impone la valutazione del rischio, il coordinatore della sicurezza valuta che normalmente c'è questo rischio e quindi difficilmente non pone in essere la bonifica come propedeutica a qualunque tipo di scavo, di movimento terra.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Infatti il contratto con Astaldi la prevede, e nel 2005 Astaldi invia il progetto all'Autorità Militare che gli rimanda prescrizioni specifiche.

**LUCA BOMBONATO - COLONNELLO 5° REPARTO INFRASTRUTTURE PADOVA**

In funzione delle varie opere che dovevano essere realizzate dove c'erano da fare delle trivellazioni a profondità variabili dai 3 ai 7 metri.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Astaldi incarica la Sogelma, una delle 54 ditte riconosciute dal Ministero della Difesa, che comincia ad indagare il terreno intorno e sotto al binario con una sonda che segnala la presenza di materiale ferroso.

**ANONIMO**

Nell'eventualità vi sia un segnale di chiamata in un qualunque punto del rilevato o sotto per andare ad accertare visivamente cosa è successo bisogna scavare, per scavare il rilevato se il segnale è diffuso bisogna smontare il binario e Ferrovie questo non lo voleva fare, perché si avrebbe un aumento dei costi.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi Ferrovie non voleva smontare il binario?

**ANONIMO**

Ferrovie non voleva smontare il binario e quindi interrompere l'esercizio.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Ma per certificare la sicurezza della tratta il ministero della difesa chiede a Ferrovie "garantite che lì sotto non c'è nulla". Garanzia impossibile sotto una ferrovia del 1890. A questo punto i

lavori si fermano. Perché?

**ANONIMO**

In poche parole bisognava cambiare il progetto definitivo posto a base di gara e redatto da RFI.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Cambiare un progetto definitivo per ferrovie vuol dire aumento dei costi che sono a suo carico. Nel 2008 su pressione del governo e degli enti locali si fa un nuovo protocollo di intesa, Astaldi ricomincia a lavorare perché della bonifica si fa carico RFI ma è stata fatta?

**ALFREDO PERI – ASSESSORE MOBILITA' E TRASPORTI EMILIA ROMAGNA**

Se io considero la bonifica finita perché ne ho avuto riscontro... parliamo di molti mesi fa...

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma lei ha avuto riscontro in che modo?

**ALFREDO PERI – ASSESSORE MOBILITA' E TRASPORTI EMILIA ROMAGNA**

Direttamente da RFI che è il committente dei lavori, quindi lì la cosa si è conclusa.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quanto è stato bonificato fino ad oggi?

**LUCA BOMBONATO - COLONNELLO 5° REPARTO INFRASTRUTTURE PADOVA**

Per quanto è a mia conoscenza sono stati bonificati circa 2/3 dell'area laterale al rilevato.

**GIOVANNA BOURSIER**

Però sotto il rilevato qua non hanno ancora fatto nulla?

**LUCA BOMBONATO - COLONNELLO 5° REPARTO INFRASTRUTTURE PADOVA**

Non mi risulta ancora pervenuta nessuna dichiarazione di garanzia, quindi nessuna attività, qualora la committenza lo ritenga non necessario noi li escluderemo dal certificato di bonifica finale.

**GIOVANNA BOURSIER**

Che vuol dire che poi si assumeranno la responsabilità?

**LUCA BOMBONATO - COLONNELLO 5° REPARTO INFRASTRUTTURE PADOVA**

La responsabilità, essendo responsabile la committenza di qualunque opera verrà realizzata su quelle aree.

**MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Ci assumiamo la responsabilità perché abbiamo fatto noi il lavoro nel migliore dei modi. Lavoriamo con serietà e con avvolte il discorso della bonifica delle bombe ingigantisce il costo dell'opera.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

La competenza delle infrastrutture che si realizzano su queste aree è di Italferr e chi sta costruendo è Astaldi, nessuno dei due però ha risposto alla nostra richiesta di intervista. Questo è una dei cantieri proprio accanto al vecchio binario.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma come si fa a salire lì sopra?

**OPERAIO CANTIERE**

Veramente voi non dovrete neanche stare lì!

**GIOVANNA BOURSIER**

Mi dica solo una cosa qui sotto i binari, avete già scavato per tutte le bonifiche?

**OPERAIO CANTIERE**

In certi punti si!

**GIOVANNA BOURSIER**

Qua ancora no?

**OPERAIO CANTIERE**

Qua ancora no!

**GIOVANNA BOURSIER**

E però state raddoppiando sopra?

**OPERAIO CANTIERE**

No ancora no, stiamo facendo i lavori per poi raddoppiare. Noi siamo degli operai che sappiamo poco.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma c'è un posto dove c'è un responsabile di cantiere?

**OPERAIO CANTIERE**

A Solignano, ex campo sportivo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Buongiorno, c'è un responsabile di cantiere?

**UOMO**

Lei chi è?

**GIOVANNA BOURSIER**

Giovanna Boursier di Rai Tre.

**UOMO**

Ah!

**GIOVANNA BOURSIER**

Sono venuta per capire un po' come è la situazione, a che punto sono i lavori...

**UOMO**

Si però lei dovrebbe rivolgersi alla direzione lavori Italferr di Fornovo...

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè Astaldi non può dirmi niente della situazione?

**UOMO**

Noi se la direzione dei lavori ci dice parlate noi parliamo.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

L'ingegner Giulio Marcheselli è il project manager di Italferr. Lo chiamiamo al telefono.

**AL TELEFONO CON ING. GIULIO MARCHESELLI – ITALFERR**

*"Si deve contattare Federico Fabretti dei rapporti media della holding perché la holding impone il passaggio attraverso questo ufficio."*

**GIOVANNA BOURSIER**

Però i dettagli dei lavori qua, le bonifiche, da ordigni bellici li sapete voi?

**AL TELEFONO CON ING. GIULIO MARCHESELLI – ITALFERR**

*"Si certo che li sappiamo noi! Scrivete una lettera al dottor Fabretti..."*

**GIOVANNA BOURSIER**

Ho chiesto, ho mandato ad Italferr, ad Astaldi, cioè qua non c'è nessuno che è disponibile a dirmi, qua la situazione è questa, visto che stiamo parlando di un opera pubblica che costa un sacco di soldi, dove non si sa neanche se tutti i lavori andranno avanti volevo capirlo. Semplicemente da qualcuno che sta lavorando qua.

**AL TELEFONO CON ING. GIULIO MARCHESELLI – ITALFERR**

*"Noi non siamo autorizzati, cosa vuole che le dica?"*

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Siamo sul Comune di Solignano e con noi c'è il sindaco che vorrebbe dirci la sua.

**RESPONSABILE CANTIERE**

Buongiorno, mi date l'autorizzazione per stare sul cantiere?

**GAETANO CARPENA - SINDACO SOLIGNANO**

Sono il sindaco di Solignano.

**RESPONSABILE CANTIERE**

Non mi interessa!

**GIOVANNA BOURSIER**

Non possiamo stare qua? Neanche a fare un'intervista sulla Pontremolese?

**RESPONSABILE CANTIERE**

No!

**GIOVANNA BOURSIER**

Neanche col sindaco che mi spiega il punto dei lavori?

**RESPONSABILE CANTIERE**

No, non ha nessuna autorità, né di ufficiale giudiziario, né di pubblica sicurezza.

**GAETANO CARPENA - SINDACO SOLIGNANO**

Guardi non so neanche chi lei sia, se si presenta forse lo so, io mi sono presentato.

**RESPONSABILE CANTIERE**

No lei non si è presentato.

**GAETANO CARPENA - SINDACO SOLIGNANO**

Io mi sono presentato.

**RESPONSABILE CANTIERE**

Lei sta abusivamente sul territorio, questo è mio, io sono il responsabile del cantiere.

**GAETANO CARPENA - SINDACO SOLIGNANO**

Adesso vado sul mio territorio.

**RESPONSABILE CANTIERE**

Lei esca fuori dal cantiere.

**GIOVANNA BOURSIER**

Se ci mettiamo lì sulla strada?

### **RESPONSABILE CANTIERE**

E' un problema vostro se vi investono o meno!

### **GIOVANNA BOURSIER**

Beh speriamo che non ci investano!

### **GAETANO CARPENA - SINDACO SOLIGNANO**

Ma stiamo scherzando stiamo? Noi sappiamo che alla fine di luglio sono iniziati i lavori di scavo lato Solignano della galleria Marta Giulia, una settimana dopo Arpa ha fatto rilevare che quel materiale che esce dalla galleria per il fatto che c'è plastica, quel materiale, deve essere considerato secondo la normativa vigente rifiuto.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Quando scavi una galleria nel materiale di risulta oltre alla roccia, che va nelle cave, c'è della plastica prodotta dai lavori di consolidamento, e la plastica, secondo norma vigente, deve andare separata in discarica, secondo Italferr no perché fa riferimento alle norme del 2003, quando il progetto è stato approvato. Mentre discutono stoccano i detriti vicino a Solignano, in base a un'ordinanza che il sindaco ha dovuto emettere.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Sempre la stessa storia su questa Pontremolese, per fare questi 12km?

### **GAETANO CARPENA - SINDACO SOLIGNANO**

Questi 12 km sono una storia infinita, sono davvero una storia infinita!

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

In sostanza prima bisognava riprendere i lavori per fare un favore a governo e enti locali, e adesso bisogna andare avanti ma sempre senza aumentare le spese, perché il raddoppio di questa linea a Ferrovie interessa poco.

### **ALFREDO PERI – ASSESSORE MOBILITA' E TRASPORTI EMILIA ROMAGNA**

Insomma è noto che nell'ambiente RFI negli anni, non dico adesso, ma negli anni c'è stata molta timidezza rispetto a questa opera. Perché era più importante investire in opere legate all'alta velocità piuttosto che nel raddoppio di questa.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

L'appalto di Astaldi si ferma prima del paese di Fornovo e i 25km finali, fino a Parma, sono in alto mare. A Fornovo, per il momento, la ferrovia passa dentro la città. Anche qui da anni del nuovo progetto se ne sente solo parlare.

### **SIGNORE**

Ormai è diventata una barzelletta è diventata insomma!

### **EX SINDACO FORNOVO**

Il progetto risale addirittura a quando facevo il sindaco io di Fornovo, che è stato nel periodo dal '72 all' '85. Io so che già si parlava dell'attraversamento di Fornovo che dava dei problemi perché sembra che si debbano demolire alcuni fabbricati.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

E per non demolire i fabbricati avevano deciso di bypassare la città con una galleria sotto questa collina ai margini del paese. Però adesso è cambiato il sindaco e stanno cambiando idea.

### **EMANUELA GRENTI - SINDACO FORNOVO**

L'attraversamento in galleria prevede dei costi gravosi per le Ferrovie, il che avrebbe significato non prevedere per il nostro Comune opere compensative, come succede in ogni paese dove passa la Ferrovia.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il nuovo sindaco vuole cambiare il progetto e far passare i treni in città, così Ferrovie in cambio dovrà costruire una scuola o un cavalcavia. Questo succede perché non esiste un progetto definitivo.

### **MICHELE MARIO ELIA – AMMINISTRATORE DELEGATO RFI**

Ma questa non è una difficoltà della Pontremolese, è una difficoltà che noi incontriamo da tante parti. Perché dobbiamo risolvere e superare tante difficoltà ambientali, locali, tecniche. In questo caso qui le ripeto, la nostra volontà è continuare a farlo. Abbiamo bisogno solo di due cose, il consenso della parte locale che si trova nelle conferenze di servizio, una chiara decisione ed una disponibilità legata ad i momenti in cui questa disponibilità finanziaria, serve per la realizzazione delle opere.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

E intanto qui a Fornovo si torna a parlare di demolizione delle case sopra questa galleria che andrebbe ingrandita.

### **SIGNORE**

No! Han detto che non passa qui sotto. Io abito lì guardi quel balcone lì devo andar via e come faccio? Mia moglie dal 4 maggio che è all'ospedale, ma scherziamo! Non ho né macchina, né niente! Fuori, fuori, non deve passare in mezzo al paese eh?!

### **GIOVANNA BOURSIER**

Cioè se uno non risolve il problema di arrivare a Parma che cosa se ne fa di quel che ha fatto finora?

### **ANONIMO**

Mah, vien da sé, alla fine lei si ritrova con una linea a singolo binario in vari tratti del 1892.

### **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

In 17 anni sono stati raddoppiati 39km su 103. E neanche tutti di fila, un po' qua e un po' là, il politico locale spinge a seconda della convenienza, e se può spilla qualche opera compensativa, questo perché non c'è mai stata una pianificazione coordinata della progettazione e dei lavori, quindi interventi sparsi che per loro natura drenano risorse e alla fine ci si ritrova con le casse vuote e le strade che continuano ad essere intasate di camion. Se poi parliamo di servizio scadente ai pendolari il ritornello è sempre lo stesso "ma noi paghiamo il biglietto più basso degli altri..." Indirettamente forse questo biglietto lo abbiamo pagato ben di più e comunque un biglietto a prezzo basso non dovrebbe mai includere la zecca e dovrebbe sempre garantire l'ora di partenza e quella di arrivo. s

### **SIGNORE STAZIONE BORGOTARO**

E' mai possibile che non ci sia un treno che arrivi in orario, qua siamo seduti da 10 minuti e 2 treni devono arrivare, e due treni hanno 10 minuti ritardo, nell'epoca dei computer voglio dire, fare un orario ferroviario è una cosa banale, banale!

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

I quasi 4 milioni di pendolari italiani che ogni giorno usano il treno per andare e tornare dal lavoro di treni, linee e servizi fanno tutto. Scendiamo dal Milano Piacenza... Viaggiavamo accompagnati da tutto lo staff di ferrovie...

### **PENDOLARE**

Voi dovrete venire tutte le sere, per un semplice motivo, perché il treno stasera ha viaggiato in marcia privilegiata articolo 27, c'erano su 2 della protezione aziendale, controllori da tutte le parti, e in più c'ha solamente 5 minuti di ritardo che è un altro miracolo sul 2285. E poi cosa succede? la gente viaggia in piedi.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Milano Lambrate, 8 e un quarto del mattino, arrivano un treno da Bergamo e uno da Brescia.

**PENDOLARE**

Ieri un'ora di ritardo, il giorno prima un'ora e mezza di ritardo!

**PENDOLARE 1**

Il problema è che questi treni sono dell'anteguerra!

**PENDOLARE 2**

Sui treni regionali la pulizia ormai, ma sono mesi, non riusciamo neanche più a vedere attraverso i finestrini...

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma non passano i controllori?

**PENDOLARE 3**

Potresti anche non fare il biglietto e andare che tanto non succede niente!

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Questi ragazzi hanno impiegato 14 ore per arrivare da Reggio Calabria!

**RAGAZZO**

Eh niente ci hanno passato un vagone di seconda classe come prima classe, ma lo fanno spesso, dicono che perché c'è il vagone guasto, dicono sempre queste scuse ma non può capitare sempre, una volta può capitare, due! E poi siamo partiti con un'ora di ritardo perché c'era un vagone che non andava il condizionamento, perché controllare prima no eh?

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Controllano noi. Stavolta sono in 5. Abbiamo ufficializzato la nostra presenza e allora Ferrovie ogni volta manda addetti stampa e protezione aziendale. Anche per parlare con gli impiegati ci va l'autorizzazione. Qui stiamo solo chiedendo come funziona il nuovo bonus ritardo.

**IMPIEGATO TRENITALIA**

L'azienda comunica al domicilio...

**ADDETTA UFFICIO STAMPA FERROVIE**

No, no, non andava ripreso perché adesso quel modulo non esiste più.

**IMPIEGATO TRENITALIA**

Si però...

**ADDETTA UFFICIO STAMPA FERROVIE**

No quelle lì non sono immagini che devono andare. Nessuno di noi può rilasciare interviste

**LUCA CHIANCA**

Ma è un'informazione che daresti lì al banco a qualsiasi persona!

**ADDETTA UFFICIO STAMPA FERROVIE**

E' una policy aziendale che è così, voi dovete fare una richiesta, e poi quando verrà fatta l'autorizzazione la persona preposta rilascerà l'intervista.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Invece non c'è intervista che tenga per intervistare i passeggeri sui treni.

**GIOVANNA BOURSIER**

Perché io non sono autorizzata a girare sui treni italiani?

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

Lei non è autorizzata, in relazione a quelli che sono i problemi legati a fatti di privacy che la

gente potrà avere.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Non si può filmare sui treni per via della legge sulla privacy? E' così?

**FRANCESCO PIZZETTI – GARANTE PRIVACY**

Le Ferrovie dello Stato possono avere la Policy che desiderano rispetto alla protezione o meno dei loro vagoni, delle proprie vetture, dall'essere oggetto di riprese televisive, ma non ha niente a che vedere con la protezione dei cittadini, quella si garantisce informandoli e consentendo ad essi di sottrarsi alla ripresa se desiderano non essere ripresi.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè se io salgo e trovo lei e le dico scusi sono di Report, posso farle un'intervista, lei mi risponde si...

**FRANCESCO PIZZETTI – GARANTE PRIVACY**

Ah certamente. Tra l'altro il treno non è neanche un domicilio privato.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Eppure nemmeno gli assessori al trasporto regionale possono filmare sul treno.

**DANIELE BORIOLI – ASSESSORE TRASPORTI PIEMONTE**

Io posso salire, non posso fare immagini, il mio collega Cattaneo quando con gesto un po' clamoroso andò di persona fu addirittura multato, sanzionato dal personale viaggiante, ma se consideriamo che si gestisce un servizio pubblico io credo che sarebbe molto meglio aprire le porte.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Milano Torino, 6 del pomeriggio. Studenti e lavoratori tornano a casa...

**GIOVANNA BOURSIER**

Tutti in piedi?

**RAGAZZA SUL TRENO**

Dovevamo cercare prima, che p....!

**GIOVANNA BOURSIER**

Non c'è neanche l'aria condizionata?

**RAGAZZA SUL TRENO**

Eh...io non so come fanno ad andare avanti così!

**LUCA CHIANCA**

Ma è sempre così il treno?

**SIGNORE SUL TRENO**

A questa ora? più o meno si...certe volte mettono più vagoni... oggi ne abbiamo 8.

**LUCA CHIANCA**

Quanti?

**SIGNORE SUL TRENO**

8!

**LUCA CHIANCA**

Su? solitamente?

### **SIGNORE SUL TRENO**

Anche 9 o 10, dipende un po' dal giro dei treni, dei materiali.

### **MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

A Milano nelle ore di punta avremmo bisogno del doppio dei treni!

### **GIOVANNA BOURSIER**

Non li può comprare?

### **MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

No, perché non ho soldi! Semplicemente questo. Se i nostri costi sono come in Francia e Germania e i nostri incassi sono la metà, quali sono le risorse che abbiamo a disposizione per comprare i treni?

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Le risorse per comprare treni e migliorare il servizio che non è alta velocità, Trenitalia, oltre che dal prezzo del biglietto, le incassa dalle Regioni, col contratto di servizio. L'ingegner Moretti ha ragione, gli danno la metà degli altri paesi dove lo Stato assicura anche l'acquisto dei treni e le tariffe sono più alte. Il Berlino - Francoforte sull'Oder, 100km, costa il doppio del Milano - Torino, più o meno la stessa distanza. In Germania ci autorizzano a filmare sul treno, che è pulito e puntuale.

### **PENDOLARE TEDESCO**

Si il servizio è perfetto, i treni sono molto puliti e puntuali.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Ma i biglietti costano cari?

### **PENDOLARE TEDESCO**

Sì, però ci sono offerte per risparmiare. Io ho la Bahn card che costa solo 57 euro l'anno, e poi hai lo sconto del 25% su tutti i treni. Questo da 19 euro l'ho pagato 14.

### **MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

I treni regionali, il numero dei treni, l'orario dei treni, le tariffe e tutto il resto è deciso dalle Regioni, ma per legge che dal '99 viene fuori ormai. Qual è la cosa? E' che in questi anni la mancanza oggettiva di risorse pubbliche, ha condotto ad avere su FS un cumulo di debiti impropri, che però essendo una società per azioni a questo punto ha preso e deve in qualche modo liberarsene.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Chi ha fatto questi debiti e perché? trattandosi di denaro pubblico si possono individuare le responsabilità? Si danno cifre esorbitanti a Catania, a Cimoli.

### **ALTERO MATTEOLI – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Beh questo debito non è che è nato nel governo Berlusconi, si è accumulato negli anni, ma ci siano stati sprechi non c'è dubbio ma io faccio un altro mestiere non faccio il magistrato per andare a vedere perché si è accumulato.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

I 6 miliardi di debiti si sono accumulati perché la politica ha trasformato le Ferrovie in un carrozzone dove ci hanno mangiato tutti e per l'incapacità dei manager. Cimoli è stato incaricato da Prodi e riconfermato da Berlusconi, lo stipendio è di 1 milione e mezzo. Nel 2004 viene spostato ad Alitalia con una buonuscita di 6,7 milioni di euro nonostante i bilanci in rosso. Berlusconi lo sostituisce con Elio Catania e gli dà uno stipendio di quasi 2 milioni di euro. Se ne andrà nel 2006 lasciando un buco di 1 miliardo 600 milioni. Ma la buona uscita di 5 milioni di euro se l'è portata a casa lo stesso. Adesso lo Stato annuncia in teleconferenza a tutti gli assessori al trasporto, che ci metterà 2 miliardi per comprare i treni e migliorare il servizio regionale.

### **ALTERO MATTEOLI – MINISTRO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Questi soldi li diamo alle Regioni perché le Regioni possano fare le gare e comprare treni, quindi mi pare che il governo ha preso atto di una difficoltà di Trenitalia.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Però poi le gare non si fanno, perché non si presenta nessuno?

### **ANDREA BOITANI – PROF UNIVERSITA' CATTOLICA – LAVOCE.INFO**

La partecipazione di soggetti in concorrenza con Trenitalia è stata fortemente scoraggiata dalle Regioni che hanno viceversa incoraggiato la formazione di associazioni temporanee di impresa tra Trenitalia e delle compagnie regionali molto spesso di proprietà delle regioni stesse. Il criterio più che concorrere è di spartire.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

E' andata più o meno così in Emilia Romagna dove Trenitalia e la società Ferroviaria della regione in consorzio fra loro, partecipano alla gara insieme alla multinazionale Veolia.

### **ALFREDO PERI – ASSESSORE MOBILITA' E TRASPORTI EMILIA ROMAGNA**

Poi alla fine l'offerta l'ha presentata solo il consorzio, cioè Veolia non ha presentato offerte.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Quindi c'era una gara fatta dal consorzio!

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Di fatto c'era una situazione di monopolio che viene garantita anche dal decreto Anti crisi, il quale oltre ad i 2 miliardi concede alle regioni altri 480 milioni l'anno per 3 anni, ma specifica "al fine della stipula dei nuovi contratti con Trenitalia".

### **ANDREA BOITANI – PROF UNIVERSITA' CATTOLICA – LAVOCE.INFO**

Io credo che la norma sia anticoncorrenziale perché questo significa che Regioni che non rinnovano i contratti con Trenitalia non ricevono i sussidi aggiuntivi da parte dello Stato.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Anche in Lombardia le linee regionali hanno appena fatto le nord, una società al 50% con Trenitalia. Adesso Moretti ha firmato i contratti con tutte le regioni tranne una, il Piemonte, dove vogliono fare le gare perché il servizio non funziona. Dopo l'annuncio la Presidente della regione, Mercedes Bresso, dice ai giornali che Moretti ha minacciato di far causa alla regione dicendo che a lui del trasporto locale non importa nulla.

### **MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

La signora Bresso ha detto cose non vere ed è singolare e è anche imbarazzante perché le ha dette dopo avere fatto una colazione insieme in cui al primo punto abbiamo parlato di trasporto locale senza particolare enfasi e se n'è uscita con un'intervista a Torino dicendo che l'avevo insultata e ricattata. Sono cose quasi da denuncia che non faccio perché sono una persona normale.

### **MERCEDES BRESSO – PRESIDENTE REGIONE PIEMONTE**

E' partito dicendo che ci avrebbe fatto causa, va bene se vuole fare causa la faccia e poi vedremo, e poi probabilmente preso dalla propria ira ha anche ammesso una cosa che credo tutti sappiano, vedendo come funziona il trasporto locale in Italia, che a loro del trasporto locale non importa nulla.

### **MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

Il problema del Piemonte è che non ha aderito alle stesse condizioni che hanno aderito tutte le altre Regioni. Se loro ritengono che sul mercato ci sia una condizione migliore la vadano a esplorare, non offendano noi che non abbiamo mai detto che non possono farlo.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Finora il contratto era 177milioni adesso ferrovie ne ha chiesti 250.

**GIOVANNA BOURSIER**

E' per questo che lei ha chiesto di andare a gara?

**MERCEDES BRESSO – PRESIDENTE REGIONE PIEMONTE**

No, non è per risparmiare, noi quella cifra la mettiamo tutta, io voglio poter fare una gara in modo che si possa anche verificare chi è in grado di fornire meglio il servizio.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Che il servizio pendolare sia pessimo dai vagoni rattoppati ad i bagni inagibili, lo sanno tutti pendolari d'Italia che ci hanno mostrato queste foto.

**PENDOLARI TORINO**

Questa è la dimostrazione della mancata pulizia radicale come noi la chiamiamo...

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Queste sono larve in mezzo ai sedili e queste sono le bocchette da cui esce l'aria del riscaldamento... Gli appalti di pulizie da 500 milioni l'anno se li sono sempre portati a casa ditte che facevano sostanzialmente capo a due gruppi Di Stasio e Mazzoni, ma non rispetterebbero i contratti e dopo avergli inflitto penali per negligenza che le qualifichino, l'ingegner Moretti ha indetto nuove gare.

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

Naturalmente quelli che abbiamo dequalificati non li vogliamo più, altrimenti ricominciamo da zero all'infinito.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Per far partecipare più imprese Ferrovie ha diviso le gare in 55 lotti, stabilendo che nessuno poteva vincerne più di 3. Adesso li stanno assegnando.

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

E se il vincitore non pulisce il giorno dopo va a casa e subentra il secondo. Prima non potevamo farlo perché non avevamo il secondo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Una sorta di monopolio?

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

Non solo monopolio, essere prigionieri di fatto di un unico fornitore. Quando un cliente è prigioniero di un unico fornitore è una situazione difficile. Lo sanno bene i nostri pendolari quando si dicono che sono prigionieri delle Ferrovie dello Stato.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Intanto stanno entrando le nuove ditte, quali sono?

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

Ma guardi non glielie so dire perché sono 50. Quindi?

**GIOVANNA BOURSIER**

Le dico io e mi dice se sono vere? Kalos, Dussman, Palmar di Torino...

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

Si son vere, ricordo delle sigle del genere.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Chiamiamo la Kalos, una cooperativa di Milano.

**AL TELEFONO CON KALOS**

in Italia ce ne sono tantissime di aziende che sono capaci di lavorare ma non possono entrare nel monopolio delle Ferrovie, per cui sono d'accordo con Moretti che ha suddiviso in tanti lotti per dare più spazio a tante aziende. Io sono sui binari in questo momento che aiuto i miei ragazzi a pulire.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi voi che lotti avete vinto?

**AL TELEFONO CON KALOS**

Noi non abbiamo gareggiato

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Non hanno gareggiato. Stessa storia alla Dussmann, una multinazionale tedesca con sede a Bergamo. Voi avete vinto una gara?

**AL TELEFONO CON DUSSMANN**

Trenitalia ha avviato una procedura ristretta quindi ad invito e ci siamo aggiudicati 3 lotti, con un fatturato annuo di circa 3milioni di euro per lotto.

**GIOVANNA BOURSIER**

Senta e avete fatto un contratto con Ferrovie?

**AL TELEFONO CON DUSSMANN**

Si, noi abbiamo stipulato un contratto con Trenitalia, si!

**GIOVANNA BOURSIER**

Con Trenitalia, che dura quanto?

**AL TELEFONO CON DUSSMANN**

Dura 3 anni...

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Hanno lotti in Campania e Molise. Quindi queste aziende non hanno fatto le gare?

**MAURO MORETTI – AMMINISTRATORE DELEGATO FERROVIE DELLO STATO**

Non tutte, in alcuni casi abbiamo fatto un subentro immediato per evitare discontinuità con un'operazione tampone a cui seguirà gara per evitare discontinuità con un'operazione straordinaria per evitare che poi non pulisca nessuno. Ma la normalità son le gare.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Solo che alle gare hanno partecipato anche le vecchie ditte che si sarebbero aggiudicate dei lotti, ma siccome Moretti vuole cambiarle ha chiuso i contratti precedenti per negligenza e gli sta revocando quelli nuovi, sostituendole anche con affidamenti diretti. Per questo le vecchie ditte hanno fatto ricorso.

**MASSIMO FLAMINI – MAZZONI AMBIENTE**

Successivamente all'aggiudicazione che è avvenuta verso aprile ci sono stati risolti per grave negligenza i contratti che avevamo in precedenza e che già erano scaduti e in funzione di questa risoluzione contrattuale per grave negligenza, Trenitalia ha revocato le aggiudicazioni che ci aveva già fatto pervenire su alcuni lotti. A questo punto abbiamo fatto ricorso al Tar e poi al Consiglio di Stato.

## **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

I ricorsi sono 34 e per ora Ferrovie ne ha vinti 24. L'atmosfera è pesante. Le vecchie ditte rischiano il fallimento. Avevano più di 5 mila lavoratori che temono di perdere il posto anche se nei nuovi contratti Moretti ha imposto di riassumerli tutti. Ad agosto allo Scalo San Lorenzo in 200 incrociano le braccia: si rifiutano di pulire perché, dicono, non vengono pagati!

## **LAVORATORE 1**

Sono 2 mesi che non prendiamo i soldi, glielo dica a quelli schifosi di Ferrovie, e siamo in stato di agitazione ecco le condizioni!

## **LAVORATORE 2**

Il problema vero è Ferrovie, è Trenitalia che sono mesi che non paga le fatture alle società che stanno negli appalti, questo è quello che dicono gli imprenditori e di conseguenza non ci hanno pagato!

## **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Ferrovie dove poteva ha anticipato i pagamenti ma con i subappalti e Di Stasio, che sta fallendo, non lo può fare. E parla di intimidazioni, sabotaggi, vagoni sporcati o incendiati dalle ditte che vuole estromettere, e persino di infiltrazioni mafiose. I giornali riferiscono che a San Lorenzo alcuni lavoratori sarebbero entrati di notte per aggredire altri lavoratori.

## **LAVORATORE**

Non è vero assolutamente! Era una discussione tra noi operai, giustamente c'è gente che davvero non arriva già alla fine del mese con quello stipendio, si è alzato il tono di voce ma nessuno è si è picchiato o menato, come vogliamo dirlo!

## **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Di fatto i treni continuano ad essere sporchi. Il gruppo Di Stasio non ci risponde, alla Mazzoni la spiegano così.

## **MASSIMO FLAMINI – MAZZONI AMBIENTE**

Un'organizzazione rivolta a pulizia treni prevede una squadra fissa nell'impianto, perché comunque non si può spostare, e treni che entrano nell'impianto, se i treni non ci sono o ci sono situazioni di ritardo lei avrà che paga comunque lo stipendio del lavoratore ma il treno lo pulisce male. Se poi si trova a pulire treni che hanno 20, 30 o 40 anni, quello che noi possiamo dare come operazione di pulizia è proporzionato a quello che programma Trenitalia, perché una cosa non è chiara e nota, ma è Ferrovie che programma quali interventi fare, Ferrovie viaggia con i propri budget, e noi seguiamo quello che ci programma Ferrovie, non possiamo fare altrimenti!

## **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Certo che togliere i monopoli è dura per tutti. Per ora nelle stazioni continuiamo a filmare le vecchie ditte, Mazzoni e Di Stasio. Torino...Bologna...Milano Centrale.

## **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

Sono 30 anni che faccio la pendolare e posso dire di aver visto utenti che trattano le carrozze come se fossero il bidone della spazzatura e addetti alle pulizie che proprio non lavorano oppure boicottano per ragioni loro e invece di pulire sporcano. Certo che, liberarsi di questa selva di appalti e subappalti incrostata negli anni, è un'impresa complicata, ma nel lerciume ognuno fa la sua parte. Per esempio a fine 2005 a Roma muore un capotreno per legionella. Gli operatori di Trenitalia devono intervenire subito per la disinfestazione, siamo a maggio 2006 e da uno scambio interno di e-mail salta fuori che non è ancora stato fatto nulla. LETTERE:  
*"Ti rendo partecipe di questo gioco di rimpalli sulla competenza della contrattualizzazione delle attività anti-legionella con la direzione approvvigionamenti. L'importo delle attività non è uno scherzo e sia che la cosa è estremamente seria. A Roma Termini, morì un capo treno, per curiosità tu come ti comporti?"*

*"Mi stupisco che non sia stato inserito nel capitolato delle manutenzioni pre-estive, che come*

*sappiamo sono partite in ritardo, dove si cambiano i filtri e quant'altro, ci mettiamo a lavoro, ma bisogna capire cosa si vuole chiedere al mercato."*

Vale a dire, quanto costa? Sta di fatto che a novembre i batteri della legionellosi sono ancora lì e nel 2008 la ditta Mazzoni e 2 funzionari di Trenitalia vengono condannati a pagare una multa perché non avevano prevenuto il rischio. Certo che se la ASL e il Pm Guariniello fossero venuti in possesso di questo scambio di e-mail pubblicate da Claudio Gatti nel suo Fuori orario forse non se la sarebbero cavata con 10.000 euro visto che dimostrano che ne erano anche consapevoli. Ma ci poi altri documenti:

*"Da alcune relazioni interne fatte nel 2005/2006 emerge fra le altre cose l'inadeguatezza delle infrastrutture: bocchettoni per l'acqua e la corrente non funzionanti, binari non coperti, marciapiedi inadatti all'utilizzo dei macchinari, L'impianto per il lavaggio cassa funziona ma non c'è né il personale né la macchina per la manovra."*

Come dire, occorre controllare che gli addetti alle pulizie puliscano, ma bisogna anche fornirgli gli strumenti adeguati per lavorare. Se alla colf dici di aspirare il tappeto ma poi non c'è la presa per la corrente come fa? A tutte queste cose doveva pensarci il gestore della rete RFI, forse non ci ha pensato abbastanza, all'ora era Moretti, poi Moretti è passato da RFI alla holding e oggi in qualche modo si trova vittima di se stesso.