www.24OREelearning.ilsole24ore.com
24OREFORMAZIONE|EVENTI E-LEARNING
E-LEARNING24: AMPLIA I TUOI ORIZZONTI CON GLI ESPERTI DEL SOLE24ORE. OVUNQUE.
Partner Tecnologici INNOVARE24 linfa
JUST A CLICK!

IMPRESA & TERRITORI

Venerdì 27 Aprile 2012 | Il Sole 24 ORE | www.ilsole24ore.com

www.24OREelearning.ilsole24ore.com
24OREFORMAZIONE|EVENTI E-LEARNING
80 corsi, videolezioni interattive in tutte le aree tematiche
4 master on line con attestato di frequenza
Tel. 02 5660.1887
info@formazione.ilsole24ore.com
GRUPPO 24 ORE

IL CDA DI EXPO 2015
Il Governo non designa il suo rappresentante
▸ pagina 46

SEA-SERRAVALLE
Scambio di quote Comune-Provincia
▸ pagina 46

IL RITORNO DELLA VESPA
Piaggio investe 30 milioni in India
▸ pagina 48

PRIVATIZZAZIONI
Tirrenia, arriva l'assetto definitivo di Cin
▸ pagina 48

Ferrovie. Urto tra le fiancate di due treni (uno in arrivo da Milano, l'altro da Salerno) in entrata alla stazione Termini: sei feriti, nessuno grave

A Roma collisione tra Frecciarossa

I convogli procedevano a velocità inferiore ai 30 chilometri orari - Contraccolpi sulla rete

Andrea Gagliardi
ROMA

Un urto tra le fiancate di due Frecciarossa in entrata alla stazione Termini. Sei feriti, nessuno grave, trasportati in un via vai di ambulanze in tre ospedali romani. Momenti di panico tra i passeggeri. Alcuni binari chiusi. E ritardi (contenuti) nella circolazione dei treni. È il bilancio dell'incidente ferroviario avvenuto ieri intorno alle 19,20 a Roma.

Un treno Frecciarossa in arrivo da Milano ha urtato, all'ingresso della stazione Termini, alcune vetture di un altro treno ad Alta velocità in arrivo da Salerno. L'incidente si è verificato sui binari 4 e 5. Ancora da accertare le cause. Tra le ipotesi, il cattivo funzionamento di uno scambio, la rottura di un binario o un errore umano. Ferrovie dello Stato ha istituito una commissione di inchiesta. Il Ministero dei Trasporti ha attivato le proprie strutture di verifica. La procura di Roma aprirà un fascicolo di indagine.

Secondo la prima ricostruzione fornita da Fs, sono stati coinvolti due Frecciarossa che stavano entrando nello scalo ad una velocità inferiore ai 30 chilometri orari, come previsto dalle procedure. Il convoglio proveniente da Milano ha "scarrellato": alcune ruote sono uscite dai binari, facendo inclinare dei vagoni e provocando l'urto con l'altro treno, proveniente da Salerno. Nessun vagone, però, si è rovesciato, sottolinea Fs. E i sei contusi sarebbero tutti personale delle Ferrovie, tra addetti alla ristorazione e personale viaggiante di Trenitalia (compreso un macchinista). Tra i feriti in ospedale, quindi, non ci sarebbero passeggeri.

LA DINAMICA
Ferrovie dello Stato ha istituito una commissione d'inchiesta per accertare le cause
Anche la procura di Roma aprirà un'indagine

Tutta l'area è stata blindata dal servizio di sicurezza di Ferrovie dello Stato e dalle forze dell'ordine. Sul posto anche personale del 118 e vigili del fuoco. Secondo quanto Il Sole 24 Ore ha potuto verificare, in effetti, una vettura di prima classe del treno in ingresso a Termini sul binario 4 ha perso uno dei due carrelli. Priva delle ruote si è incastrata nella vettura attigua. E l'illuminazione è in parte saltata per l'impatto.

Tanta la paura tra i passeggeri. «Abbiamo avuto un grosso spavento. Io me la sono cavata con qualche graffio», ha riferito una donna a bordo di uno dei due treni entrati in collisione. Un addetto del personale di bordo del Frecciarossa è stato portato via su una barella con un collare ortopedico, ma era cosciente e parlava al telefonino. Due sue colleghe, una delle quali indossava a sua volta un collarino, sono andate a farsi medicare da sole. Le due donne erano in lacrime per lo spavento provato nella collisione, ma non mostravano ferite evidenti. «Abbiamo sentito un grosso rumore di ferraglia e vetri in frantumi proveniente dai vagoni in fondo». Il macchinista di uno dei due treni ha riportato conseguenze ad un ginocchio in seguito «all'urto con un bagaglio di un passeggero, fuori dal treno», sottolinea Ferrovie dello Stato. «Sono tranquillo, ci sarà un'inchiesta, la velocità era nei limiti previsti per l'ingresso alla stazione Termini», ha dichiarato l'altro macchinista, rimasto illeso.

Dopo l'urto dei due Frecciarossa sono stati chiusi cinque binari della stazione, dal quattro all'otto. «Ma i disagi per la circolazione ferroviaria sono limitati - spiega Ferrovie dello Stato - per via dell'ampia disponibilità di binari della stazione». Per alleggerire il traffico su Termini, però, i Frecciarossa di passaggio e diretti a Napoli e Salerno o a Milano sono stati deviati sulla stazione Tiburtina. Oggi sarà garantita tutta l'offerta su Roma Termini. Potrebbero esserci «possibili e contenuti ritardi», dice una nota di Fs. E «non saranno effettuati solo i 4 treni Frecciarossa che abitualmente vengono garantiti ogni venerdì a supporto dell'offerta ordinaria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANSA

ANSA

L'incidente. A sinistra, il treno deragliato ieri alla stazione Termini di Roma. Ci sono sei contusi tra il personale dei Frecciarossa entrati in collisione. Le sei persone non sono in gravi condizioni. Sopra, un particolare del carrello uscito dai binari

ANALISI

Niente allarmi, ma intervenire subito sulle criticità

di **Giorgio Santilli**

Cominciamo con il dire subito che la situazione della sicurezza ferroviaria in Italia non è allarmante. Può sembrare discutibile come lead di un'analisi nel giorno in cui i giornali registrano il primo incidente eclatante (non fosse altro perché avviene a Termini, nel cuore del sistema) fra due Frecciarossa. Ma proprio per questo è necessario lasciare da parte interpretazioni emotive e ragionare sui numeri.

Le analisi dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria confermano che non ci sono allarmi e che il nostro Paese non è messo peggio degli altri Paesi europei, anche se il dato 2011 evidenzia una crescita degli «incidenti gravi» (117) rispetto ai 94 del 2009 e ai 103 del 2010. Siamo nell'ambito di oscillazioni considerate fisiologiche e in un trend generale di contenimento degli effetti.

Al tempo stesso questo non significa che si debba abbassare la guardia. Perché elementi di criticità ci sono ed è giusto metterci un bel faro sopra. La stessa Agenzia li ha evidenziati a più riprese e Il Sole 24 Ore ne ha dato conto il 21 ottobre scorso per primo.

Prima criticità, da non sottovalutare: gli investimenti nella manutenzione della rete. È vero, una responsabilità ce l'hanno i finanziamenti a singhiozzo e gli stop anche brutali che sono stati imposti negli anni precedenti con manovre finanziarie discutibili.

Ora il Governo è corso ai ripari approvando il contratto di programma Fs e varie tranche di risorse finanziarie. Bisogna ripartire a tutta velocità perché qui il terreno da recuperare c'è, anche se i vertici Fs hanno sempre detto che la riduzione di spesa in manutenzione non ha mai intaccato i livelli di sicurezza. L'impressione che un numero crescente di incidenti nasca da questa riduzione dei livelli di manutenzione è confermato dalle stesse relazioni dell'Agenzia. Su questo punto non si scherza, quindi.

Il secondo punto di criticità segnalato dall'Agenzia per la sicurezza riguarda proprio il Frecciarossa che nel corso del 2011 ha registrato 120 «anormalità». Nessun allarme, ripete l'Agenzia, ma è necessario tenere un faro acceso per affrontare le questioni emerse, una per una. Anche perché la relazione segnalava che otto di queste anormalità erano considerate «di particolare rilevanza»: alcuni principi di incendio alle carrozze, la perdita di un portellone di emergenza di un Etr 500 sulla direttissima Roma-Firenze, un corto circuito alla carrozza ristorante di un Etr 500 a Firenze fino ai più noti episodi dell'incendio a Tiburtina e dello svio del convoglio dell'Etr 485 in manovra a Napoli centrale il 31 luglio 2011.

Tanto più bisognerà tenere accesa questa spia da oggi, per l'incidente capitato ieri, che non si può in nessun caso derubricare a «banale» o «ordinario». E anche perché con la partenza del servizio di Ntv, parte una competizione vera, che si farà durissima nei prossimi mesi. La competizione produce grandi vantaggi per il mercato e per gli utenti, ma può creare anche stress nell'uso della rete. L'Alta velocità italiana ha dimostrato finora di essere un gioiello, capace di cambiare radicalmente le abitudini di spostamento degli italiani. Bisogna preservare questo "tesoro" e accrescerlo con la competizione, intervenendo subito per bloccare ogni possibilie criticità sul fronte della sicurezza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lo studio. I dati presentati ieri a Roma - Passera: «Dal Governo massimo supporto al completamente dell'opera»

Con la Tav benefici per 12 miliardi

PIEMONTE

Maria Chiara Voci
ROMA

Fra gli 11,9 e i 14,2 miliardi di benefici netti aggiuntivi in cinquant'anni, dal 2023 al 2072, solo a voler considerare l'ipotesi prudenziale di un'economia che, fuori della crisi, tornerà a crescere, pur scontando un ritardo di sviluppo di una decina d'anni. Se invece ci sarà una ripartenza più sostenuta e in tempi brevi, le cifre potrebbero lievitare addirittura fra i 24,8 e i 27 miliardi. Somme che si aggiungono al semplice raffronto fra l'investimento per realizzare l'opera e il risparmio in termini di minori costi per il trasporto attraverso il Frejus, soprattutto nel settore merci, il cui saldo è già previsto in sostanziale pareggio.

È questa la stima degli effetti che avrà, per l'intera collettività, l'arrivo della linea ad alta capacità Torino-Lione: conseguenze che sono calcolate in moneta sonante, ma che corrispondono a vantaggi reali, come l'abbattimento delle emissioni inquinanti e di gas serra, la diminuzione degli incidenti, la riduzione del rumore e del congestionamento, la minor perdita della biodiversità e il minore impatto ambientale.

Le proiezioni arrivano dall'ultima analisi costi-benefici del Tav, che accompagna il progetto preliminare dell'opera ed è stata esposta ieri al ministero delle Infrastrutture, presente anche il titolare del dicastero Corrado Passera. Proprio Passera ha confermato il pieno sostegno del Governo all'opera: «Le nazioni collegate sul corridoio sul quale si inserisce la Tav, rappresentano quasi il 40% dell'export italiano in Europa. Il Governo – ha detto il ministro –, dopo aver rivisto a fondo il lavoro che era stato fatto, ha deciso di dare il massimo supporto al completamento dell'opera. Si tratta di un'infrastruttura non solo da fare, ma che va accelerata. Accorciare i tempi di spostamento passeggeri e merci significa aumentare la competitività di un Paese».

39,9 milioni
Tonnellate di merci su rotaia
È la proiezione degli analisti al 2035 con la realizzazione della Tav

Il documento sui costi e i benefici è stato elaborato, su commissione della società di progetto Ltf, da un'equipe di specialisti coordinati dall'ingegner Andrea Ricci, affiancati dall'Osservatorio tecnico di Mario Virano. «Gli undici miliardi – spiega Fabio Pasquali, economista e coordinatore del gruppo di analisi costi-benefici – sono effetti che si aggiungono, e quindi da calcolare in più, rispetto al semplice saldo fra i fondi che saranno investiti per realizzare l'opera e i risparmi che i diversi operatori conseguiranno, in cinquant'anni, grazie alla nuova ripartizione modale a favore della ferrovia».

Con la tav, sia sul fronte merci che passeggeri, la ferrovia aumenterà di molto la competitività. Se ad oggi 38 i milioni di tonnellate attraversano il Frejus su gomma e solo 4,5 transitano in treno, nel 2035 grazie al collegamento veloce combinato con la ferrovia storica e il servizio di autostrada ferroviaria alpina, le tonnellate trasportate in treno saliranno a 39,9 milioni di tonnellate, contro 32,4 milioni trasportati su Tir.

Nel caso di semplice mantenimento dell'attuale strada ferrata, la ferrovia intercetterà invece solo 15,3 milioni di tonnellate di merci. Secondo gli analisti, come sottolinea Andrea Ricci, anche i passeggeri cresceranno di 1,8 milioni di persone.

Per il commissario di Governo Mario Virano «l'attuale linea storica è commercialmente fuori mercato, per carenze oggettive e inemendabili. Già con il minimo sforzo, cioè realizzando la sola tratta internazionale, che comporta un investimento di 8,2 miliardi su aree già compromesse, si otterrà il risultato di creare una linea sostanzialmente in pianura, capace di ridurre di molto i tempi di percorrenza, che passano nel tratto da Torino a Chambery da 152 a 73 minuti, mentre la capacità di carico per le merci, a parità di trazione, passerà da 1.050 a 2.050 tonnellate per treno. Inoltre, nei prossimi mesi, predisporremo un affinamento dell'analisi costi-benefici riferita direttamente al fasaggio».

Nel giorno della presentazione dell'analisi al ministero, dati contrastanti arrivano da Torino, a un convegno organizzato al Politecnico (a cui avrebbe dovuto partecipare lo stesso Virano, che però ieri era a Roma) dai professori che si battono da anni contro l'opera. Secondo le analisi presentate con il sostegno di 365 esperti, la Torino-Lione non sarebbe giustificata. Perché, come hanno spiegato sotto la Mole, «già nel 1992 si parlava in dieci anni di un aumento da duemila a ventimila passeggeri, mentre i numeri dei transiti ad oggi restano pressoché inalterati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ALL'INTERNO

Crediti Iva
IMPRESE IN DIFFICOLTÀ
Politica in pressing sul Governo per i rimborsi
Sui rimborsi dei crediti Iva alle imprese da parte dello Stato ora cresce anche il pressing della politica sul Governo. Da destra e sinistra. Fli sollecita un segnale, il Pdl chiede compensazioni, il Pd la possibilità di scontare in banca i crediti a bilancio. Intanto Sterilgarda, 16 milioni di crediti, minaccia di portare i trattori davanti a Equitalia.
pag. 47

Lavoro
AGRICOLTURA
Oggi in piazza contro i voucher
pag. 49

Turismo
VACANZE
I viaggi di lusso battono la crisi
pag. 49

Stili & Tendenze
I CONTI DI HUGO BOSS
Asia e Stati Uniti trainano le vendite
pag. 50

Mondo & Mercati
EUROPA DELL'EST
La Slovacchia corre con l'auto
pag. 51

L'ANALISI
Aliquota del 19% sugli utili d'impresa
pag. 51

ADR MEDIANO
PARTE OFFESA

- Sei stato coinvolto in un incidente stradale?
- Sei vittima di un caso di malasanità?
- Hai subito un infortunio sul lavoro?
- Hai problemi condominiali?
- Vuoi vedere tutelati i tuoi diritti?
- Hai subito un qualsiasi torto

Per contatti rivolgersi:
e-mail: parteoffesa@libero.it
Numero Verde: 800 500 504

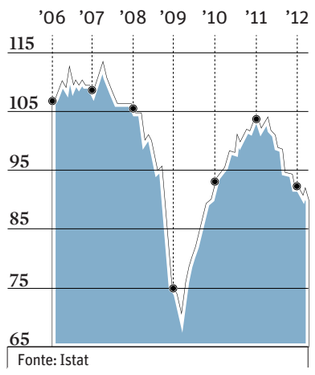
L'indicatore del giorno

ISTAT

Peggiora in aprile il clima di fiducia delle imprese

Torna a scendere il clima di fiducia delle imprese. Lo annuncia l'Istat, spiegando che ad aprile l'indice destagionalizzato del clima di fiducia del settore manifatturiero scende a 89,5, contro il 91,1 registrato nel mese di marzo. I saldi dei giudizi sugli ordini e sul livello delle scorte di magazzino rimangono invariati; le attese di produzione peggiorano. Nel comparto della produzione di beni strumentali l'indice scende da 89,1 a 87,1, in quello dei beni di consumo da 94,0 a 93,3 e in quello dei beni intermedi da 89,5 a 87,7. E sempre nel mese di aprile cala anche l'indice destagionalizzato del clima di fiducia sia nelle imprese dei servizi sia in quelle del commercio al dettaglio.

FIDUCIA DELLE IMPRESE
Gennaio 2006 - aprile 2012; dati destagionalizzati, indice base 2005 = 100



Fonte: Istat

Le società di oggi

Alitalia	49	Interbrennero	47
Asam	46	Moby	48
Assolatte	47	Padania Alimenti	47
Autostrade lombarde	46	Parmalat	47
Blu Navy	48	Piaggio	48
Casalmaggiore	47	Port of Rotterdam International	48
Clessidra	48	Rai	46
Compagnia italiana di navigazione	48	Rail Traction Company	47
Db-Oebb	47	Saremar	48
Evergreen	48	Sea	46
Expo	46	Serravalle	46
F2i	46	Sterilgarda	47
Granarolo	47	Taranto Container Terminal	48
Grimaldi Holding	48	Tem	46
Gruppo investimenti portuali	48	Tirrenia	48
Gruppo Trevi	47	Vertis	48
Hutchinson	48	Vsl	48
		Wind Jet	49