

Estratto da

# Fuori orario

di Claudio Gatti



## I freni del signor De Martino

.Come sempre, avevo bisogno di conferme documentali. Mentre le cercavo, ho scoperto l'odissea di un imprenditore che aveva segnalato anomalie e ingiustizie percepite. Il suo nome è Giuseppe De Martino, proprietario e amministratore della Italian Brakes, una società produttrice di pastiglie per freni ferroviari. La sua vicenda è ricostruita in uno scambio di email che ha come protagonisti Nicola De Chiara e Vincenzo Armanna sul lato della Direzione acquisti di Trenitalia, e Donato Carillo su quello della Direzione ingegneria, sicurezza e qualità di sistema (Disqs), la divisione di ingegneria delle Fs di base a Firenze, in viale Spartaco Lavagnini (che un tempo si chiamava Unità tecnologiche materiale rotabile, o Utmr). Il caso di De Martino svela quanto centrale sia il ruolo svolto dai tecnici, vertice e base delle decisioni e delle responsabilità nell'affidamento degli appalti. Conoscere i meccanismi dell'omologazione diventa indispensabile per capire come un concorrente possa essere messo fuori gioco da una gara, a causa delle tante difficoltà procedurali che incontra in un percorso a ostacoli continuo. Un gioco di lungaggini, rimandi, complicazioni e nonsense, che non ha nulla a che vedere con le regole del libero mercato o del «vinca il migliore».

Da: Donato Carillo

Inviato: lunedì 1° agosto 2005

A: Nicola De Chiara e Direzione acquisti

Oggetto: Rapporti con Italian Brakes (Ib)

Vi invio le risultanze dell'incontro [...] tenutosi oggi a Firenze.

Tutta l'attività svolta sinora è stata inquadrata solo nell'ambito del progetto di ricerca, cui Ib partecipa [...], che dovrà essere finanziata dal ministero dell'Università e della ricerca (Miur). Ciò per poter proseguire con le ulteriori attività in linea di verifica del prodotto. È stato inoltre fatto presente che le attività sinora svolte non sono sufficienti a «omologare» il prodotto in sede internazionale. Mi sembra che De Martino sia andato via contento perché gli diamo la possibilità di passare alla fase successiva. Il verbale è stato sottoscritto dai partecipanti all'incontro.

Da: Vincenzo Armanna

Inviato: lunedì 1° agosto 2005

A: Donato Carillo e altri

Caro Donato,

aiutami a comprendere:

Seconda riga, «solo nell'ambito del progetto di ricerca»: cosa significa? Non potranno essere utilizzati in esercizio? Alquanto sorprendente che collaboriamo su un progetto che va avanti ma che non ha alcun beneficio per noi!

Terza riga, «ciò per poter proseguire con le ulteriori attività in linea di verifica del prodotto»: cosa vuol dire? Smentisce il punto 1? [...] Quinta riga, «mi sembra che De Martino sia andato via contento»: cosa vuol dire? Stiamo accontentando o lavorando?

[...] I temi relativi a questo fornitore mi sembra stiano diventando una saga condita con numerosi, forse troppi, commenti epistolari che ci vedono in indirizzo. Ritengo sia necessario incontrarci tu, Nicola, io e il fornitore per chiarire definitivamente.

Il motivo dell'evidente sarcasmo è spiegato da un'email successiva in cui lo stesso De Martino ricostruisce alla Direzione acquisti, in dettaglio e per iscritto, quella che Armanna aveva definito «una saga»: dal 1998, la Italian Brakes aveva richiesto ripetutamente

ma invano alla Disqs di effettuare prove di nuovi prodotti frenanti per treni merce, che offrivano «enormi vantaggi in termini di durata, impatto ambientale, consistente riduzione dei costi di gestione e manutenzione». Ecco il resto della storia: Nel febbraio 2004, grazie all'interesse di Trenitalia Divisione cargo, che aveva intuito l'importanza del prodotto innovativo proposto da Ib, fu presentato un progetto di ricerca congiunto al Miur [ministero dell'Istruzione, dell'università e della ricerca, Nda], che ha avuto il pieno apprezzamento dei tecnici [...]. A seguito di questo progetto e delle insistenze fatte [...] su Disqs, finalmente questa struttura tra il giugno e luglio 2005 ha acconsentito a effettuare le prove di performance, che hanno dato esito positivo. Ciò nonostante Disqs, nella persona dell'ing. Carillo, ha cercato di impedire le prove di lancio, propedeutiche a quelle in esercizio. [...] Visti i

risultati positivi, Disqs ha aderito poi a fare queste prove. Inizia ora l'elenco di una quantità di stranezze procedurali che avrebbe scoraggiato anche il più tenace degli imprenditori: la Disqs rimanda le prove e invia al fornitore ripetute richieste di centinaia di migliaia di euro per eseguirle, «aggiungendo che in caso di mancata conferma del preventivo le prove già organizzate e avviate non avrebbero potuto avere seguito».

Le stesse traversie, scriveva De Martino, avevano ostacolato il processo di omologazione dei ceppi dei freni di tipo K per i carri merce, le cui prime prove erano state fatte nell'aprile del 2000. L'esito era stato positivo, eppure ci era voluto un anno e mezzo prima che venisse avviato il cosiddetto «esercizio sperimentale» su un carro. Dopodiché il carro prescelto era rimasto inspiegabilmente fermo per circa due anni. Nel febbraio 2003, grazie all'interessamento della Divisione cargo di Trenitalia, il carro in questione era stato «ritrovato» e posto nuovamente in esercizio. La sperimentazione era stata conclusa positivamente nel novembre 2003, dopo 34mila chilometri di percorrenza. Ma nonostante l'esito della prova favorevole, viale Lavagnini aveva chiesto la sua continuazione. Nel frattempo era stata bandita una nuova gara, ma Carillo si era rifiutato di fare partecipare la Ib «adducendo che la prova era ancora in corso». La Direzione acquisti di Trenitalia aveva deciso di invitare Ib comunque a partecipare, subordinando l'eventuale aggiudicazione all'esito della prova di omologazione. La Ib si era aggiudicata la gara, ma dopo la conclusione positiva del test le era stata comunicato che occorreva allargare la sperimentazione a più di un carro. Il che significava rimandare ulteriormente l'omologazione e di fatto impedire alla Ib di effettuare la fornitura che si era aggiudicata. A ogni ostacolo superato, De Martino sembrava dover ricominciare da capo.

Lo stesso era accaduto con i materiali frenanti degli Etr 500, i treni dell'Alta velocità. Anche lì, spiegava De Martino nella sua nota, era successa la stessa cosa: Dalla fine degli anni Novanta la Ib sta chiedendo a Firenze di provare le sue guarnizioni in sintetico rinforzato, che da prove al banco effettuate avevano evidenziato la piena capacità prestazionale [...]. Ciò nonostante la Ib non è riuscita a fare provare le

sue guarnizioni, nonostante il parere favorevole espresso anche da Ansaldo Breda, costruttore degli Etr. Nel frattempo si è venuti a conoscenza che da qualche tempo Firenze ha dato la possibilità al Rütgers [il fornitore] di correre ai ripari, ovvero di presentare una nuova guarnizione sinterizzata definita «a basso costo» e ciò per prevenire la possibilità di vedere minacciato il proprio monopolio da aziende come la Ib, che propongono prodotti alternativi validi e a costo più basso.

Per saperne di più, ho contattato De Martino. Sorpreso di quello che avevo scoperto, l'imprenditore mi ha detto che preferiva non rilasciare commenti sulle procedure di omologazione dei suoi prodotti descritte nel rapporto. Sono soltanto riuscito a strappargli un dettaglio nuovo: la sua ditta aveva sviluppato una pastiglia organica a base di gomme e grafite che a suo giudizio rispondeva ai requisiti degli Etr 500. Nel 2007 era stata sottoposta al banco sperimentale delle ferrovie tedesche, che a sua detta ne avevano verificato l'idoneità. Ma non era ancora riuscito a provarla in Italia. Altro non ha voluto aggiungere. Ho pensato allora di raccogliere la testimonianza dal fornitore il cui «monopolio» sarebbe stato minacciato da Italian Brakes. Era Cofren, la ditta con uno stabilimento ad Avellino, oggi appartenente all'americana Wabtech, ma fino a poco tempo fa di proprietà della tedesca Rütgers. Prima ancora si chiamava Frendo Sud ed era fornitrice di Trenitalia sin dai lontani anni Settanta. Ho chiesto chiarimenti al suo ex amministratore delegato, l'ingegner Sergio Russo. «Effettivamente per anni Cofren ha agito in regime di quasi monopolio. Ma solo perché aveva prodotti innovativi» mi ha spiegato. E sulle pastiglie organiche della concorrenza non ha usato mezze parole: «Non esiste alcun prodotto organico che possa andare bene per l'Alta velocità. Non è omologabile. Non esiste che lo sia».

In ogni caso, il fatto che a gestire le procedure di omologazione di nuovi prodotti siano gli stessi tecnici delle Fs sembra lasciare spazio a un potenziale conflitto di interesse. «Quello del veto tecnico è l'arma più efficace e meno attaccabile che esista per chiunque voglia manipolare il mercato. Quale ministro o quale giornalista potrà mai azzardarsi a contestare l'opinione del servizio tecnico quando dice che una pastiglia dei freni non va bene?» mi fa notare uno dei due imprenditori.