



Intervista al ministro dei Trasporti che respinge le critiche e attacca: «L'azienda non trova da sola la chiave per uscire dall'emergenza»

# «Non mi vedrete in ginocchio»

## Burlando: chiediamo aiuto ad esperti internazionali

ROMA. Si difende il ministro Burlando. Si difende strenuamente, in aula, di fronte ai pochi onorevoli presenti e ai tanti assenti, e nel cerchio di giornalisti che lo assedia ad ogni passo. Non si ferma da lunedì mattina, quando ha preso l'aereo per Milano per andare a un importante convegno, ma non per questo è meno battagliero. Anzi, contrattacca. Prima proponendo, come passo avanti verso la «normalizzazione» delle Ferrovie, un comitato di esperti internazionali ed italiani che conduca un approfondito check up sulle condizioni di salute dei modelli organizzativi delle Fs, delle professionalità e dei processi di formazione in atto. E in seconda battuta rimandando al mittente, cioè all'opposizione ma anche a pezzi della sua maggioranza, l'accusa di fragilità, incertezza e insieme di arroganza e decisionismo.

Non sono stati teneri con lei in aula alla Camera. Hanno chiesto la sua testa, con l'accusa di arroganza e incapacità. «Volevano vedere il Ministro e il governo in ginocchio ma io difendo con pervicacia, con convinzione, ciò che

abbiamo fatto. Il dibattito in aula è stato di una povertà assoluta. Chiedo che si entri nel merito. Che si dica quali scelte compiute sono sbagliate, quali scelte alternative avremmo dovuto fare. Altrimenti sono accuse generiche, facili».

Anche dalla maggioranza si sono levate critiche. Non si sente poco sostenuto?

«No. Ripeto, chiedo un dibattito serio, non manca il sostegno a me: c'è una difficoltà nella maggioranza ad avere posizioni comuni sulla liberalizzazione, sugli assetti societari delle Fs, sulle priorità da indicare. Non accetto le accuse di scarsa progettualità, di timidezza e distacco. Ho fatto il mio lavoro, ho spiegato cosa fare per cambiare la situazione. Ognuno, Parlamento compreso, faccia il suo esame di coscienza».

Sembra quasi che, con questo pool internazionale di esperti, stia chiamando in aiuto i cachi blu dell'Onu. O mascherando un commissariamento dell'azienda?

«Né l'uno, né l'altro. Non vedo perché non dovremmo avere l'umiltà, vista la situazione, di chiedere aiuto a chi in campo ferroviario ha fatto meglio dell'Italia. Del resto anche gli altri paesi ci chiedono consigli nei settori in cui siamo più avanzati. Come ho detto in Parlamento commetteremo un errore grave se minimizziamo la serietà di incidenti che abbiamo avuto o se cerchiamo di spiegarla ricorrendo all'errore umano. O alla casualità. Al di là dei singoli fatti, ciò che accomuna questi eventi è

un processo profondo, grave e molto preoccupante di degrado. Che si combatte da un lato con gli interventi strutturali che abbiamo già programmato per intervenire sulla rete e sul materiale rotabile, e dall'altro, e questo è il passo in avanti che dobbiamo compiere, andando a vedere cosa è successo dentro l'azienda. È un compito che non spetterebbe al governo, ma non vogliamo lasciare nulla di intentato. E visto che l'azienda non trova la chiave di volta giusta, che da sola non riesce a capire cosa fare, proviamo a darle una mano. Senza commissariare nessuno.

Da dove nasce quest'idea? «Cerco di non adagiarmi sulle cose fatte. Quest'idea l'avevo in testa da un po'. Prima di andare in aula, ne ho parlato a Palazzo Chigi con Prodi, Veltroni e Micheli. Mi sono convinto, anali-

La sequenza di incidenti non si spiega con l'errore umano



zando gli ultimi incidenti, che il problema non è di manutenzione ma di organizzazione. Per molti anni il gap tecnologico che ci divideva dagli altri paesi è stato colmato grazie all'impegno e all'intelligenza dei ferrovieri. Lo sforzo umano compensava la scarsa innovazione. A un certo punto però si è innestato dentro l'azienda un processo lento di sfrangiamento che si è piano piano sedimentato e poi è esploso. I danni fatti sono molti, soprattutto sui livelli dirigenti intermedi. Non per colpa di Cimoli, intendiamoci. Chiedere a giapponesi, francesi, tedeschi di verificare come funzioniamo, di consigliarci altri modelli, mi sembra utile».

Insomma cos'è successo secondo lei dentro l'azienda?

«È successo che sono stati pensionati 80mila lavoratori, e quantitativamente era corretto. Senza preoccuparsi degli effetti sulla struttura aziendale. Per di più sono stati mandati a casa con uno scambio politico: chi rimaneva otteneva aumenti consistenti. E passi. Ma anche passaggi di qualifica. Allora io mi chiedo se non siano state dislocate sui livelli intermedi capacità inadeguate, insufficienti, non testate. Mi chiedo anche se non sia il caso di riscrivere le procedure, i manuali di comportamento che i macchinisti devono seguire. Se non ci sia un'eccessiva burocratizzazione interna».

Ha ragione Cofferati che, in un'intervista all'Unità, sosteneva che bisogna rivedere i modelli organizzativi delle Fs, troppo cen-



Il ministro Burlando, ieri alla Camera durante le interpellanze ed interrogazioni

Onorati/Ansa

tralistici e burocratici?

«So che bisogna occuparsi delle risorse umane, valorizzare le professionalità, le capacità dei ferrovieri, motivarli. Il loro apporto è decisivo. Ma anche capire se non si debba

mettere mano ai processi di formazione, ai contenuti, valutare gli stessi formatori. Non so se siano da rivedere i modelli organizzativi strategici o quelli più operativi. Ce lo diranno gli esperti interpellati, l'azienda si farà un'idea. Noi chiederemo loro di lavorare in tempi rapidi per poter arrivare rapidamente a delle conclusioni».

Lei ha detto che se le Fs sono in questo stato, esistono responsabilità precise delle gestioni passate. Che non è questione di jella, come ha detto qualcuno in aula. Ha difeso le sue scelte e quelle del governo.

«Le ferrovie sono state un terreno di caccia, non scordiamo che un presidente è stato ucciso e che il penultimo amministratore delegato è inquisito. Ho messo le mani in un verminaio, forse me le brucerò, ma

L'azienda è sfrangiata e il personale non sempre è all'altezza



lo rifarei. Se avessi firmato il terzo atto di modifica della Tav, pronto sul mio tavolo di ministro di fresca nomina, avrei dato lavoro a molte Procure per anni. In un mese, un anno fa, abbiamo condotto la verifica

chiesta dal Parlamento e abbiamo cambiato rotta, riportando Tav in mano pubblica. Questo governo, io, abbiamo le idee chiare su cosa fare: la quadruplicazione della Milano-Napoli, della Milano-Torino, della Milano-Brescia, della Padova-Mestre e del terzo valico. Abbiamo messo a disposizione delle ferrovie le risorse necessarie, metà di queste andranno alla manutenzione, per garantire maggiore sicurezza ai cittadini. Perché i cittadini hanno ragione di essere preoccupati e noi non dobbiamo sottovalutare i loro sentimenti. Abbiamo definito che il trasporto locale venga trasferito alle Regioni. Venerdì in consiglio dei Ministri presenterò il provvedimento per recepire la direttiva europea 440, che separa la gestione contabile dell'infrastruttura da quella della rete e definisce le regole in base alle quali aprire la nostra rete alle altre reti europee. Per questo difendo il mio operato».

Morena Pivetti



IL CASO

## Polemica Mentana-Sorgi E «Striscia» attacca il Tg1 «Ha rubato le immagini»

MILANO. Sedici minuti di scarto tra le prime immagini del disastro ferroviario di Firenze mandate in onda dal Tg5 e le prime immagini del Tg1. Sedici minuti che hanno agitato le acque della concorrenza televisiva per tutta la giornata di ieri con un duro botta e risposta tra i vertici Rai ed Enrico Mentana. Il primo ad attaccare era stato però, già lunedì sera, il presidente della Commissione di vigilanza Rai Francesco Storace, cui aveva risposto il direttore generale Pier Luigi Celli, ammettendo i ritardi, ma sottolineando anche come il Tg5 abbia sede a Firenze a poche centinaia di metri dal luogo dell'incidente, mentre la sede Rai si trova dall'altra parte della città. Celli non negava comunque che fosse necessaria una riflessione sulla organizzazione del lavoro giornalistico. Un «aplomb» contraddetto più tardi dallo scambio di battute con Mentana e culminato in serata con una più forte bordata di accuse venute stavolta da Strisciaonline.

Il tg satirico di Canale 5 ha mostrato le prime immagini mandate in onda dal Tg1 sulla tragedia del Pendolino, sostenendo che erano state rubate dal servizio del Tg5 e soltanto ingrandite per cancellare il simbolo della rete. Effettivamente le immagini erano le stesse e oltretutto «firmate» da una goccia di pioggia sulla telecamera. I due conduttori, Gene Gnocchi e Tullio Solenghi, hanno concluso il servizio al grido ripetuto di: «Tg1, via!». Un grido subito ripreso dal Gabibbo, che ha invece investito direttamente il direttore del Tg1 Sorgi, reo di aver replicato alle polemiche facendo notare come, co-

munque, gli ascolti avessero dato ragione alla sua testata. Gli spettatori che hanno assistito alla non gloriosa edizione del Tg1 erano infatti circa 10 milioni, contro gli 8 del Tg5. «Se ti ha visto più gente ha gridato il Gabibbo» è di più la gente che ti ha visto fare una brutta figura».

Insomma, ogni volta che la Rai viene presa in castagna, la rissa dilaga e investe la sua funzione e la sua organizzazione del lavoro. D'altra parte, se servizio pubblico deve essere, anche le critiche devono essere pubbliche, benché particolarmente sgradevoli quando vengono dalla concorrenza. E ieri è stato Enrico Mentana a far notare che la Rai, a Firenze, avrebbe una sede con 60 giornalisti, mentre Mediaset ha un solo corrispondente per tre testate.

Mentana è andato anche oltre, accusando la «pachidermica organizzazione Rai» che paralizzerebbe gli interventi di urgenza. Gli ha risposto il comitato di redazione della sede di Firenze, precisando che la redazione, in realtà, con un terzo di 60 giornalisti, deve produrre 3 edizioni di tg e 2 giornali radio. Il direttore generale Celli, invece, replicava a Mentana invitandolo a non dare lezioni in casa altrui, ottenendone in cambio una contro replica di questo tenore: «Forse tra le notizie sfuggite al dottor Celli c'è anche quella della introduzione della libertà di espressione nel nostro Paese». Insomma la rissa continua.

M.N.O.

## Scende dal treno in corsa Gambe amputate

Una donna peruviana di 29 anni, Jola Ramirez, residente a Roma, ha avuto le gambe amputate dalle ruote di un treno dal quale era scesa mentre il convoglio era ancora in movimento alla stazione Rogoredo di Milano. L'incidente è avvenuto intorno alle 10.30 di ieri. La donna, che viaggiava sul treno interregionale numero 2036 proveniente da Livorno, è finita sotto il convoglio dal quale stava scendendo ed è rimasta incastrata tra le ruote. Per soccorrerla sono dovuti intervenire, oltre agli agenti della Polizia e al personale di stazione, anche i vigili del fuoco. Una volta liberata la donna è stata trasportata all'ospedale di Legnano.

## La solitudine di Burlando, tra le accuse dell'opposizione, le critiche della maggioranza e tanta demagogia Palazzo Chigi fa quadrato: «Dimissioni? Non esiste»

Trasporti e ferrovie, il ministro si difende attaccando e alla fine della giornata chiede e ottiene un vertice di Ulivo e Rifondazione.

DALLA PRIMA

zeccata. Per Burlando quella di ieri è stata una giornata da dimenticare, dove dall'alba fino alla tarda serata, uno stillicidio di dichiarazioni di esponenti politici di ogni ordine e grado, dell'opposizione e no, ha descritto per il ministro e per il vertice delle Fs un quadro che più fosco non si può. Ha iniziato la Lega, ma a ruota, una dopo l'altra, le forze del Polo hanno affilato le armi e si sono dette pronte a preparare una mozione di sfiducia individuale per il ministro. Qualcuno è arrivato a dire (l'ex ministro dell'ambiente Altero Matteoli, An) che è il ministro che porta sfortuna e che ormai i viaggiatori quando salgono sul treno fanno le corna.

Ma il peggio, per Burlando, è forse arrivato quando si sono espressi gli uomini della maggioranza. Qui è stato un martirio, più sottile ma non meno do-

loroso, perchè nessuno ha chiesto le dimissioni (salvo un esponente di minoranza di Rifondazione comunista, Ferrando), ma ognuno ha presentato la sua fetta di conto. Il problema, insomma, si è fatto politico. I verdi si sono scagliati contro il ministro, facendo capire che devono decidere nei prossimi giorni, quando si tratterà di presentare una serie di piani generali su Ferrovie e trasporti, se rinnovare la fiducia. Rifondazione è stata molto dura con Burlando e il vertice ferroviario. Il ministro ha sbagliato con l'alta velocità, ha detto Bertinotti, mentre l'azienda ha pensato solo a licenziare i lavoratori. In aula il rappresentante di Rc ha detto più o meno le stesse cose. Nemmeno Rinnovamento italiano, il partito del ministro Dini, è stato tenero. E per niente tenero è stato il Ppi, secondo cui l'azzeccamento del cad della ferrovia è stato un errore, l'amministratore delegato Cimoli non si com-

porta bene e dice sciocchezze («Le Fs italiane sono statisticamente tra le più sicure d'Europa» ndr) l'azienda ha sbagliato a licenziare, e il ministro «deve fare uno scatto in avanti». I Ds, in aula, hanno difeso Burlando per bocca del deputato Giardiello ma nemmeno il suo intervento, che pure è stato di sostegno al ministro e un invito a non strumentalizzare l'incidente per chiedere dimissioni che non avrebbero senso, ha dissipato per un attimo la cupezza del clima. L'ha aiutato di più, in Transatlantico, il capogruppo Mussi: «Non si può imputare a Burlando un dissesto che viene da molto lontano». Poi ha chiesto maliziosamente al Polo: «Ma se il problema Burlando era così importante, perché al dibattito sul disastro ferroviario, si sono presentati solo una decina di deputati dell'opposizione?». La battuta non è piaciuta al Polo che sta predisponendo un'unica mozione di sfi-

ducia, e che si dice pronto a fare il piene in aula se la maggioranza chiede le dimissioni del ministro.

Battute a parte, il quadro, alla fine della mattinata e nel primo pomeriggio, era tale che qualcuno si è chiesto se per caso anche a palazzo Chigi qualcuno avesse pensato a lasciare al suo destino il ministro. Falso allarme, a quanto pare. Dalla presidenza e dalla vicepresidenza sono arrivati segnali inequivocabili. «Dimissioni? Il problema non esiste». Il sostegno è pieno e non formale. In realtà le rassicurazioni a Burlando erano arrivate subito, di prima mattina, quando il ministro aveva parlato con Prodi. E la fiducia è stata confermata in serata, al consiglio dei ministri.

La copertura di palazzo Chigi probabilmente finirà forse per indurre anche la maggioranza, nelle diverse sfumature, ad attenuare i toni. Resta però il problema delle ferrovie e del siste-

ma trasporti del paese. Qui Burlando si è difeso attaccando, chiedendo proprio agli uomini della sua maggioranza che avanzassero critiche nel merito delle sue decisioni e non solo lamentazioni, ma ha dato l'impressione di un uomo solo di fronte a problemi di colossali dimensioni e che, soprattutto, non avranno soluzione né domani né dopodomani. Il disastro è davvero antico, le incrostazioni sono profonde, la cura è difficilissima e se anche fosse tempestiva e drastica, non potrebbe in alcun modo garantire che gli incidenti diminuiranno a tempi brevi.

Di fronte al ministro, questo è il problema, c'è un coacervo di forze e anche un buon grado di demagogia che non è facile combattere e che contribuisce soltanto a esasperare gli utenti. Le forze politiche hanno idee e interessi diversi rispetto ai trasporti italiani, il fronte sindacale è in guerra da tempo, nemme-

no i vertici delle Fs, nonostante l'unità formale degli intenti, sembrano del tutto concordi negli atteggiamenti e forse nella terapia. A cominciare dal «chi paga»: ieri Demattè evocava un cambio drastico nelle relazioni aziendali ed evocava la possibilità di uno scontro anche duro con il sindacato. Cimoli si affrettava a garantire che in ogni caso, in questa vicenda, non ci sarebbero stati licenziamenti. Solo Burlando, che al termine della sua lunghissima e nerissima giornata, ha chiesto e ottenuto un vertice della maggioranza sulle vicende delle Fs e in generale della politica dei trasporti. Un minivertice, cui hanno partecipato i capigruppo della maggioranza nella commissione trasporti, e che dovrà ristabilire un'unità d'intenti su un campo così complicato.

Bruno Miserendino