

Venerdì 3 aprile 1998

4 l'Unità

IL CASO FERROVIE



La Camera respinge l'attacco di Polo e Lega. Prodi difende il ministro, ma poi avverte: «Le Ferrovie devono cambiare rotta»

Burlando, no alla sfiducia

Vertici Fs minacciati. Demattè: siamo a rischio

La Camera dei deputati ha rinnovato la sua fiducia nel ministro dei Trasporti Claudio Burlando. Tre sono state le mozioni di sfiducia «personale» presentate: una del Polo che riproponeva una mozione di sette mesi fa (settembre '97); una della Lega Nord; e una, identica a quest'ultima, del nuovo gruppo misto Udr-Patto Segni. Le tre mozioni sono state respinte dall'aula di Montecitorio con 304 voti contro 251, essendo la maggioranza richiesta di 278 voti. C'è stata una sola astensione, quella dello stesso Burlando. Nessuno dubitava che il ministro avrebbe superato la prova: nella maggioranza venivano da Rifondazione comunista le voci più critiche, ma non tanto da far cadere Burlando. L'opposizione ha condotto la sua battaglia essenzialmente sugli incidenti ferroviari che si susseguono, con qualche «perla» come la battuta del deputato di An Mario Landolfi che, quando il capogruppo Sd Fabio

Mussi nel suo intervento si chiedeva di quali responsabilità si accusa il ministro -rispondeva: «Porta jella». Invece gli altri deputati dell'opposizione hanno voluto sottolineare che la loro sfiducia non aveva nulla di personale nei confronti di Burlando. Ma in difesa del suo ministro era sceso in campo il presidente del Consiglio Romano Prodi, che ha voluto approfittarne per un bilancio dell'attività di governo nel settore dei trasporti. Di fronte ai successi nel rilancio dei porti, nel trasporto aereo e negli investimenti aeroportuali come nel federalismo applicato al trasporto locale, risaltava il ritardo delle ferrovie. In materia di sicurezza Prodi ha rivolto un appello alle Fs perché riconquistino la fiducia degli utenti. Egli ha definito «fuori luogo» addossare al ministro la responsabilità degli incidenti, ricordando peraltro che i rischi italiani non sono diversi dagli standard europei. Però «una volta messo in dub-

bio nell'immaginario collettivo e nella sensibilità della gente questo fattore della sicurezza, il servizio pubblico ne esce profondamente danneggiato. Occorre dunque fare ogni sforzo per riconquistare la fiducia messa a repentaglio», e far di tutto per finirla con gli incidenti. Il presidente del Consiglio ha detto che bisogna rilanciare «in fretta» l'azienda, che deve aprirsi alla liberalizzazione e instaurare un rapporto con i sindacati adeguato alla fine del monopolio, tale da «reggere la concorrenza». Le novità del recente contratto di lavoro sono un primo passo. Nel fuoco delle polemiche tra maggioranza e opposizione non sono mancati episodi curiosi, essendone i principali protagonisti Fabio Mussi e Diego Masi ex Rinnovamento Italiano passato all'opposizione nel gruppo misto Udr-Patto Segni che fa riferimento a Francesco Cossiga. La curiosità è che Masi, dopo una feroce dichiarazione di voto contro Burlando

«come responsabile politico del disastro e dello sfascio dei Trasporti in Italia», non ha votato la propria mozione. La polemica è nata quando Mussi ha rilevato come quella mozione era identica a quella della Lega, ricordando che Masi è deputato grazie ai voti del centro-sinistra. Il presidente di turno, Clemente Mastella, ha chiarito che la mozione Udr era stata ammessa proprio perché identica a quella della Lega, in quanto non aveva il quorum dei sottoscrittori. Al che Mussi ha replicato che quei pochi deputati potevano sottoscrivere la mozione della Lega. Dicevamo che le voci più critiche nella maggioranza sono state di Rifondazione Comunista. Ugo Bogghetta ha detto che dello sfascio delle ferrovie «è ingiusto incolpare questo governo». La sua colpa invece sarebbe quella di promuovere la liberalizzazione e la privatizzazione delle Fs, «una cura che rischia di uccidere il malato». Comunque certo è che proprio le fer-

rovie sono risultate l'anello più debole del sistema dei trasporti. Riferendosi ai vertici delle Fs Mussi ha detto che «di fronte a crisi così acute gli amministratori debbono fare presto e bene, se non ce la fanno possono anche essere cambiati». Però nel rimettere in sesto le Fs, gli amministratori cominciano ad aver paura. Lo avrebbe confidato l'amministratore delegato Cimoli al ministro del Tesoro. Il manager ha rivisto appalti e collaborazioni con un risparmio di 220 miliardi, altri appalti con le gare europee scenderanno da 4.000 a 1.500 mi-

liardi, la revisione di tratte della Roma-Napoli ha abbattuto di 500 miliardi gli importi. L'operazione avrebbe toccato interessi forse mafiosi, da qui la paura. Secondo il presidente dell'Antimafia Ottaviano Del Turco sarebbe una «esagerazione». Ma Claudio Demattè, presidente delle Ferrovie, ha parlato esplicitamente di «rischio» per i dirigenti delle Fs che «stanno cercando di riportare la questione all'interno di una corretta gestione» dell'azienda.

Raul Wittenberg

IL CASO

Malpensa Fiumicino è scontro

ROMA. Sindacalisti, politici, industriali: tutti intervengono sul confronto fra gli aeroporti di Malpensa 2000 e di Fiumicino, in vista del rafforzamento dello scalo lombardo quale «hub» dell'intera Europa centrale, senza che emerga però una posizione comune. Ad esempio i sindacati prendono distanza dalle polemiche sul progetto «Malpensa 2000». Se le forze politiche e i sindacati di Roma e Fiumicino difendono la competitività del «Leonardo da Vinci», Filt Cgil e Fit Cisl sostengono invece che anche lo scalo romano trarrà vantaggi dal progetto della compagnia di bandiera. Il ministro dei Trasporti Burlando è certo che in un paese lungo come il nostro, c'è posto per due grandi scali aerei intercontinentali. A sua volta il presidente della Pirelli (che sarebbe tra l'altro interessata agli Aeroporti di Roma), Marco Tronchetti Provera pensa che «coordinati, gli scali di Milano e Roma possono fare meglio che da soli», occorre un «sistema aeroportuale competitivo».

Roberto Scotti, responsabile del settore aereo della Filt Cgil, invita a guardare al progetto «Malpensa 2000» «in una logica nazionale e non di guerra tra chi si contende le spoglie di Milano e Roma. Ragioniamo piuttosto alla rovescia: non realizzare Malpensa 2000 significherebbe rinunciare ad una fetta di mercato imponente mentre credo occorra pensare ad una sinergia tra i due scali». Per il segretario regionale per la Lombardia della Fit Cisl Dario Balotta, al Nord, in un «fazzoletto di terra», vi sono molti aeroporti competitivi. «È questo il vero problema di Malpensa, mentre Fiumicino non subirà alcun contraccolpo» specialmente con il Giubileo.

Da parte delle istituzioni, il sindaco di Fiumicino Giancarlo Bozzetto sostiene che il progetto «Malpensa 2000» metterebbe in pericolo migliaia di posti di lavoro e nuocerebbe anche all'immagine della capitale. I due scali aeroportuali «possono convivere ognuno con un proprio mercato ma -fa notare- è un segnale negativo il fatto che la compagnia di bandiera abbia già deciso di spostare sullo scalo milanese molti dei suoi voli internazionali».

L'INTERVISTA

Parla il ministro dei Trasporti dopo il voto di Montecitorio

«Dicono che porto jella? Allora non hanno idee»

ROMA. Controllato, quasi trattenuto. A guardarlo, il ministro Claudio Burlando, sembra rilassato: comodamente seduto nella sua stanza a Villa Patrizi, le gambe incrociate, risponde con pacatezza e semplicità, come se la mozione di sfiducia individuale a cui l'hanno sottoposto Polo e Lega fosse cosa di tutti i giorni. Racconta di un pranzo con l'onorevole Duca, che rientrò in servizio alle Fs per partecipare allo sciopero dei macchinisti. Un pranzo per brindare all'esito del voto. Che sia soddisfatto è ovvio. Eppure si ha la netta sensazione che continui a tenere alta la guardia. Anzi, che non l'abbassi mai. Solo alla fine si lascia andare al sorriso e alla battuta: «Ma li ha visti bene stamattina in aula? Li ha sentiti? E io, secondo lei, cosa avrei dovuto provare, quali emozioni? Quando l'unico argomento che un'opposizione ha contro il ministro è la jella, l'unica reazione possibile è un po' di disprezzo».

Preferisce fare un bilancio politico, il ministro Burlando: «Il senso di questa giornata è che in Parlamento si sono contrapposte due concezioni della politica. Una, la nostra, univoca in tutti gli interventi: nel settore dei trasporti questo governo ha ottenuto risultati importanti ma non nasconde e non si nasconde che i problemi da affrontare sono molti e urgenti. Problemi oggettivi, non soggettivi. Un'altra, quella dell'opposizione, che tenta maldestramente di utilizzare un momento di difficoltà per chiedere le dimissioni del ministro, senza mettere in campo alcuna idea alternativa. Non hanno capito che il trasformismo è finito: questa coalizione, pur nella diversità dei soggetti che la compongono, ha offerto al paese un patto di programma e intende mantenerlo. Non assorbe e non compra dal mercato politico del Parlamento, chi pure sarebbe disponibile a infilarsi nella maggioranza». E di questo l'opposizione proprio non si capacita. «Sa cosa mi diceva Prodi stamattina in aula? Vedi, quelli, dicono dicono, ma intanto restano, all'opposizione».

Come ci si sente ad essere il primo ministro della Sinistra Democratica che deve difendersi da una mozione di sfiducia? «Ci si sente parte di un governo che durerà a lungo. Il dibattito in aula è stato abbastanza emblematico di come Polo e Lega hanno affrontato la questione. Non hanno una politica alternativa, non presentano un piano organico. Colgono che l'opinione pubblica è sensibile a certi temi, da Di Bella agli incidenti ferroviari, e tentano di trasformarli

in armi di attacco al governo. Mi ha sorpreso la pochezza dei loro argomenti. Noi abbiamo detto con una certa sincerità che i problemi delle ferrovie sono drammatici ma anche che per i porti e il trasporto aereo abbiamo fatto enormi passi in avanti. Il tentativo di presentare questi due anni come anni di disastri è una sciocchezza. Il bilancio serio è quello che ha fatto Prodi».

Non si è chiesto, perché proprio io? Anche altri ministri sono stati spesso nella bufera, eppure... Forse un altro ministro sarebbe stato più tranquillo.

Investimenti e sicurezza dobbiamo migliorare entro il '98

Il presidente del Consiglio ha promesso che farete di più, più in

«No, perché non sarebbe corretto pensare che abbiamo cominciato dai porti, che vanno a gonfie vele a cominciare da Gioia Tauro: in due anni è diventato il primo porto del Mediterraneo; o dal trasporto aereo, con Alitalia che è passata da 1200 miliardi di passivo a 400 miliardi di utile in un anno. Declassando le ferrovie al ruolo di Cenerentola. Abbiamo lavorato su tutto ma rimontare la china dell'arretratezza ferroviaria è più complesso. Immagino cosa sarebbe successo in questo paese se negli ultimi cinquant'anni si fosse costruita solo l'autostrada Firenze-Roma, lasciando i semafori agli incroci. Così è stato per le ferrovie: 216 chilometri di nuovi binari, con mille passaggi a livello sulle tratte strategiche. Per porti e trasporto aereo non c'è il problema drammatico delle infrastrutture: è come se per sistemare le ferrovie bastasse intervenire sulle stazioni. Invece ci sono 16 mila chilometri di linea, quasi la metà del giro del mondo».

Il presidente del Consiglio ha promesso che farete di più, più in

fretta. Allora entro il '98 cosa ci dobbiamo aspettare?

«Con la Finanziaria garantiamo 7 mila miliardi di investimenti che continueranno per dieci anni; altri mille miliardi per abolire i mille passaggi a livello sulle linee principali; i pendolari cominceranno a giornata vedere i nuovi treni due piani, con 850 posti: ne sono stati acquistati 87; definiremo il quadruplicamento della rete per la Torino-Milano-Napoli, la Milano-Brescia, la Padova-Mestre e il terzo valico; cominceremo il raddoppio della Bologna-Verona; avvieremo l'installazione del sistema di frenaggio automatico».

Prodi ha insistito molto sugli uomini, sulla necessità di rimotivarli, sulle relazioni sindacali. Altrimenti si cambia squadra. Che tempi vidate?

«Non esiste una dead-line, è ovvio. Ma ci aspettiamo che l'azienda, avendo ottenuto dal governo ciò che aveva chiesto, recuperi il senso sul contratto, crei un clima migliore tra i dipendenti, valorizzi le risorse interne, restituisca orgo-



Il ministro dei Trasporti Burlando

Ap

glio ai ferrovieri. Non voglio più vedere i vertici aziendali che litigano in diretta tv con i macchinisti sulla sicurezza. Dall'8 aprile si avvia il confronto con il sindacato: noi lo monitoreremo attentamente perché la sicurezza è al primo posto nelle nostre priorità. Si deve discutere

serenamente, rispettando le posizioni di tutti. Ci aspettiamo anche che le competenze espresse dal nuovo consiglio d'amministrazione vengano pienamente utilizzate».

Morena Pivetti

Ugo Ceconi (An): così distribuivano i lavori alle aziende amiche «Vi spiego la truffa dell'Alta velocità» Ex deputato per quattro ore dai magistrati

È un ex deputato di Alleanza nazionale, che il suo partito ha cortesemente estromesso da Montecitorio, perché nel breve periodo del suo mandato (94-95) si è scagliato come un treno in corsa contro il progetto per l'Alta Velocità. Adesso, Ugo Ceconi è tornato al suo lavoro di perito di tribunale, ma continua a dar battaglia. Ieri è stato sentito per quattro ore abbondanti dai pm milanesi Fabio De Pasquale e Paolo Ielo, che lo hanno chiamato a deporre come persona informata dei fatti, dopo che il 14 marzo, ha presentato un esposto in cui scrive: «L'aspetto dell'Alta velocità che mi ha sempre indignato, riguarda il meccanismo truffaldino di questo progetto e in particolare l'affidamento dei lavori a trattativa privata». E gli dati e informazioni per descrivere questo meccanismo, che è esattamente l'oggetto su cui indaga «Mani Pulite». Dopo di lui è stato sentito anche il professor Antonio Tamburri, che nel '92 fu membro della commissione per la valutazione dell'impatto ambientale. Boccia senza appello il progetto per l'Alta velocità, «perché avrei dovuto avallare linee solo abbozzate, perché si trattava di un progetto autarchico, che escludeva il confronto col mercato europeo, chiudendo l'accesso a tecnologie più avanzate e prezzi inferiori. Provate a viaggiare su treni francesi o tedeschi,

pensati per cambiare la qualità del trasporto ferroviario. Sono treni in cui sono previste sale riunioni col fax, salette per l'infanzia, servizi che consentono di utilizzare il tempo di viaggio per svolgere altre attività. In Italia questo è fantascienza, ma l'alta velocità costa di più».

Ceconi, durante il suo mandato, chiese insistentemente risposta a interrogativi che ora si pongono i magistrati e che sono oggetto della loro inchiesta. Voleva sapere perché la Tav spa, la società che gestisce gli appalti dell'Alta velocità, fosse considerata una società di diritto privato, quando di fatto, il capitale sociale è stato versato solo dalle Ferrovie dello Stato. Si è dato anche la risposta: grazie a questa finzione i lavori furono affidati ai general contractors (Fiat, Eni e Inr) a trattativa privata, ovvero senza gare d'appalto. Ricorda che il piano per l'alta velocità fu approvato di gran fretta, il 29 dicembre del '92 «per eludere le direttive Cee che sarebbero entrate in vigore il 1 gennaio del '93 e avrebbero cancellato la possibilità di affidare i lavori tramite concessione e quindi senza gara pubblica d'appalto». Non solo: le direttive comunitarie avrebbero imposto gare d'appalto internazionali, rivelando inspiegabili differenze di prezzo tra i tariffari italiani e quelli europei. In Spagna ad esempio, l'alta velocità è costata un

terzo rispetto ai preventivi italiani.

«Possibile», si chiede Ceconi, che nessuno abbia scoperto il trucco? È possibile che nessuno abbia capito che quelle grandi manovre servivano solo a favorire una distribuzione dei lavori tra le aziende amiche, magari per ripristinare, in piena Tangentopoli, il collaudato meccanismo della corruzione?.

Questo signore non più giovanissimo ha la testa dura e ha deciso di fare le pulci a una sentenza con cui, il 1 ottobre del '93, il Consiglio di Stato legittimò i contratti. All'epoca, presidente del Consiglio di Stato era Giorgio Crisci, oggi indagato in un filone dell'inchiesta milanese sull'Alta velocità, ed è sua la firma che autorizza quei contratti. «Una sentenza assolutamente legittima - spiega Ceconi - ma che accetta per buone le premesse, e cioè che la Tav fosse un'azienda privata. Siccome non lo era, quei contratti sono una truffa ai danni dello Stato».

Il suo parere è condiviso anche dall'Ance, l'associazione nazionale costruttori edili, che in un documento presentato nel '96 al ministro Burlando, suggeriva un azzeramento dei contratti, spiegando che anche col pagamento delle penalità, lo Stato ci avrebbe comunque guadagnato.

Susanna Ripamonti

Seminario CRS

La porta di vetro

Donne e uomini tra potere e impotenza della politica

Una proposta di

Luisa Boccia, Gloria Buffo, Ida Dominijanni
Introducono
Cecilia D'Elia, Betti Leone, Miriam Mafai,
Giacomo Marramao, Ersilia Salvato, Mario Tronti

Partecipano:

Alberto Asor Rosa, Mario Agostinelli, Marco Bascetta, Andrea Bianchi, Cristina Biasini, Alessandro Bocchetti, Gabriella Bonacchi, Paola Bono, Giancarlo Bosetti, Patrizia Cacioli, Antonio Cantaro, Rinalda Carati, Anna Maria Carloni, Franca Chiaromonte, Vania Chiurlo, Elena Cordoni, Franco Corleone, Anna Maria Crispino, Maria Rosa Cutrufelli, Elettra Deiana, Alberta De Simone, Piero Di Siena, Leonardo Dornenici, Luigi Ferrajoli, Franca Fossati, Federica Giardini, Maria Grazia Gianmarinaro, Stefania Giorgi, Giuseppe Giulietti, Marina Graziosi, Rosanna Lampugnani, Alberto Leiss, Massimo Luciani, Pierfrancesco Maiorino, Claudia Mancina, Paola Amati, Maria Michetti, Adriana Mallaroli, Nicoletta Morandi, Marisa Nicchi, Michelangelo Notarianni, Letizia Paolozzi, Carla Pasquini, Laura Pennacchi, Tamar Pitch, Bianca Pomeranzi, Angela Putino, Anna Maria Riviello, Mario Sai, Bia Sarasini, Alba Sasso, Anna Serafini, Gigliola Tedesco, Aldo Tortorella, Chiara Valentini, Iaria Vantaggio, Claudio Vedovati, Vincenzo Vita, Grazia Zuffa

Roma, lunedì 6 aprile 1998, ore 15.30
Senato, Sala grande ex Hotel Bologna
Via Santa Chiara, 5