

Le ferrovie cambiano volto

Sì del Senato alla riforma

Nasce un'impresa industriale

ROMA — Le pratiche viaggiano dieci volte più dei treni: questa battuta gli stessi ferrovieri hanno sintetizzato a quale punto di mostruosità burocratica è giunta la loro azienda. E fanno un esempio concreto: tre anni fa, a Bologna, dovevano comprare le scarpe da neve per i lavoratori: la richiesta partì per Roma, ministero dei Trasporti, il 25 gennaio, la risposta che ne autorizzava l'acquisto in un negozio della città giunse a... maggio.

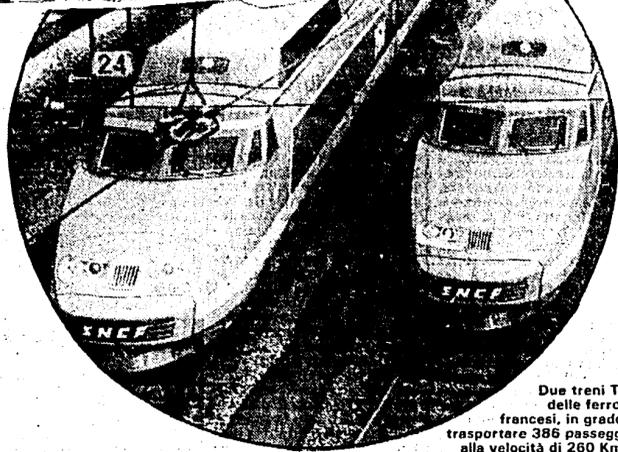
Dunque, le ferrovie italiane — cenerentola di un moderno sistema integrato di trasporti — non soffrono solo della malattia della senescenza e dell'abbandono, o per gli investimenti scarsi e lenti. L'azienda, cosiddetta autonoma, delle ferrovie dello Stato soffre anche di un altro tarlo che compie la sua opera devastatrice da lunghi decenni: il tipo di gestione non funzionale all'attività di una azienda erogatrice di servizi.

La riforma approvata ieri dal Senato — e il cui iter dovrebbe rapidamente esaurirsi a Montecitorio — può rappresentare la terapia contro questa malattia. Sta per nascere l'Ente Ferrovie dello Stato; sta per concludere la sua lunga, e non sempre gloriosa, vita l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Il punto centrale della riforma è questo: la trasformazione delle FS in un'impresa industriale, gestita con criteri indu-

striali. La legge la configurerà come un'azienda realmente autonoma prevedendo un ente economico gestito da un consiglio d'amministrazione responsabile dell'equilibrio finanziario. Un'impresa decentrata che concederà poteri operativi e gestionali ai compartimenti. Cambierà anche il rapporto di impegno che diverrà di tipo privato.

Uscirà di scena, dunque, quella sorta di piramide senza comunicazione che sono oggi le ferrovie italiane. Il direttore generale sarà il manager di quest'ente e non più il direttore generale del ministero dei Trasporti il quale, a sua volta, è oggi il vero direttore delle FS oltre che presidente del consiglio d'amministrazione. Con il voto del Parlamento prenderà vita un soggetto imprenditoriale efficiente, agile, capace di interventi tempestivi, decentrati, fornito degli strumenti per autonome decisioni di strategia aziendale. Le ferrovie avranno, infatti, personalità giuridica ed autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria. Il ministero dei Trasporti eserciterà la vigilanza. Il titolare del dicastero dovrà soltanto indicare gli obiettivi che la gestione ferroviaria deve perseguire; vigilare che essa si svolga secondo le finalità istituzionali dell'ente; approvare i bilanci e i programmi di attività; proporre la nomina o la revoca del presidente e degli altri componenti del consiglio d'amministrazione; promuovere la procedura di scioglimento dello stesso consiglio.



Due treni Tgv, delle ferrovie francesi, in grado di trasportare 386 passeggeri alla velocità di 260 Km/h

L'azienda cessa di essere un carrozzone burocratico

Per i dipendenti contratto privato

Poteri ai manager e decentramento

Alla Camera il voto definitivo

Il ministro, quindi, non interverrà più negli atti operativi dell'azienda. Questo è un punto decisivo per garantire reale autonomia e piena responsabilità al nuovo ente e ai suoi amministratori. Essi saranno nominati con decreto del presidente della Repubblica e sarà possibile una sola conferma. Il direttore generale sarà nominato, invece, dal consiglio d'amministrazione: resta in carica cinque anni e può essere soggetto ad una sola conferma.

L'autonomia gestionale trova poi un altro caposaldo nel fatto che al consiglio d'amministrazione è affidato il compito di manovrare le tariffe. E ancora: non saranno più regolate per legge, ma affidate ai regolamenti dell'ente, tutte le materie relative all'organizzazione, all'esercizio ferroviario, alla gestione contabile e finanziaria. Rispetto ad oggi, un mutamento sostanziale.

Cambierà anche la condizione giuridico-amministrativa dei 230 mila ferrovieri: il rapporto di lavoro non sarà più collocato nel pubblico impiego e sarà invece interamente regolato dalla contrattazione collettiva, diviene cioè un rapporto di lavoro privato. Insomma, una nuova condizione professionale e contrattuale. Ma — avverte la riforma — i contratti collettivi e i regolamenti di organizzazione non possono, pena la loro nullità, contenere una disciplina della materia nel complesso meno favorevole ai lavoratori di quella vigente all'atto dell'entrata in vigore della legge.

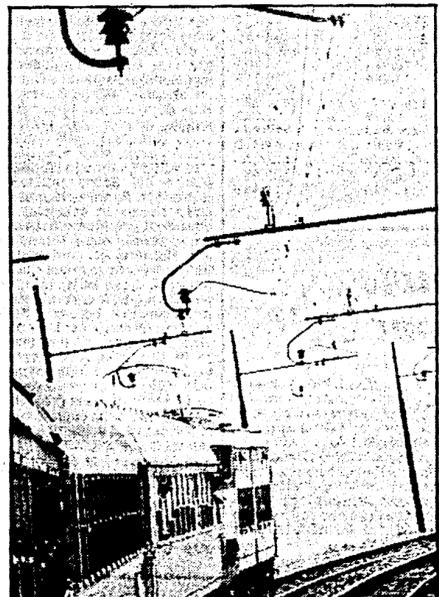


ROMA — Che cosa sono le ferrovie italiane dopo quarant'anni di abbandono? La risposta a questo interrogativo — come sanno tutti coloro che scelgono di ricorrere a questo mezzo di trasporto — è drammatica, soprattutto se raffrontata a quel che avviene in altri paesi europei. I dati disponibili per dimostrare lo stato di degrado delle ferrovie sono numerosissimi. Qui ne riferiamo soltanto alcuni.

Le Fs hanno una rete composta di 14 mila chilometri di binari. In Germania federale sono 27 mila e in Francia 34 mila. Oltre la metà di quei 14 mila chilometri è in condizioni di "grave obsolescenza". È troppo vecchia. E anche per questo che il 72 per cento del traffico passa sul 23 per cento della rete. I tra-

mi vitali, non superano i 7 mila chilometri. Come dire che gli impianti sono utilizzati per un terzo. Sta qui una delle chiavi per comprendere perché l'azienda ferroviaria denunciasse deficit sempre più insostenibili. Con impianti utilizzati in quella proporzione qualsiasi industria privata potrebbe chiudere i battenti. In termini formali il bilancio il deficit annuo è di 2 mila miliardi di lire. Ma in termini reali la perdita è di 10 mila miliardi: essa non viene alla luce per le erogazioni del Tesoro. I proventi del traffico coprono appena tre mesi di stipendio dei 230 mila ferrovieri.

Ancora un raffronto con la Germania federale e la Francia: in Italia le percentuali della rete in cui sono applicate le tecnologie moderne (per esempio: il blocco



Vecchia, lenta, costosa

Fs azienda malridotta da dieci anni di abbandono

automatico o la ripetizione dei segnali in macchina) non raggiungono la metà delle corrispondenti percentuali registrate dalle ferrovie tedesche e francesi.

Guardiamo che cosa avviene nel trasporto merci. In Italia il ciclo operativo medio di un carro merci è di 12-13 giorni (il carro cioè è disponibile per un'altra operazione soltanto dopo questo periodo di tempo). Lo stesso ciclo, negli altri due paesi europei che abbiamo assunto come termine di paragone, si esaurisce in tre giorni. Ciò significa che per fare lo stesso tipo di operazioni il nostro paese ha bisogno di 100 mila carri merci mentre ai tedeschi e ai francesi ne bastano 30 mila.

Lo stato di vetustà delle nostre ferrovie è rappresen-

tato da poche cifre: oltre la metà degli impianti (binari, semafori, sistemi di controllo del traffico) risale all'inizio del secolo. Il materiale rotabile italiano ha l'età media più alta dell'intera Europa. Soltanto ora le cose iniziano a cambiare con le commesse rese possibili da una legge del 1978 (la 503, presentata dal Pci) e dal piano integrativo delle ferrovie.

Per conoscere lo stato di salute del trasporto su binario c'è un altro parametro: stabilire il suo peso all'interno dell'intero sistema dei trasporti di un paese. Negli ultimi dieci anni la percentuale del trasporto merci sul binario rispetto al totale del trasporto merci terrestre è calato dal 12 al 15 per cento. Per i passeggeri siamo fermi ad un modesto, troppo mo-

desto, 8 per cento. Questi dati negativi fanno da contrappunto ad un fenomeno inverso: dal 1973 il traffico ferroviario delle merci e delle persone ha avuto, in termini assoluti, una notevole crescita (fa eccezione il 1974 che segna un inizio di inversione di tendenza). Ma gli altri sistemi di trasporto hanno avuto una crescita più rapida e più corposa. Dunque, le Fs — pur godendo di una domanda crescente — hanno perduto peso all'interno del sistema generale dei trasporti. In sostanza: lo sviluppo possibile — accelerato anche dalle crisi energetiche — è stato stroncato dallo stato comatoso della rete ferroviaria: cosicché la domanda è stata mortificata ed ha scelto, è il caso di dirlo, un'altra strada.

E dopo 40 anni di discussioni il traguardo è ormai vicino

Tutto iniziò nel '46 con la commissione Nenni - Ma solo nel '76 la riforma è giunta in Parlamento - Tre legislature

ROMA — In principio fu la commissione Nenni. Era il 1946. Comincia così la lunga e travagliata storia della riforma dell'azienda ferroviaria dello Stato italiano. Ieri il voto dell'Assemblea del Senato ha fatto compiere ad essa un passo da gigante: il traguardo è ormai a portata di mano.

La commissione guidata dall'allora vice-presidente del Consiglio Pietro Nenni non produsse proposte ma solo pagine e pagine di ricognizione e di studi. La discussione sulla trasformazione dell'azienda FS — che andava assumendo sempre più l'aspetto di un elefante burocratico — proseguì per decenni. Esattamente per trenta anni.

L'anno di svolta fu il 1976 quando prese piede uno sforzo operativo effettivo. Le acque stagnanti delle discussioni furono mosse dai comunisti e dai socialisti che presentarono alla Camera due disegni di legge molto simili l'uno all'altro. La decisione della commissione Trasporti di unificare le norme in un solo testo trovò un ostacolo nel governo che bloccò tutto annunciando la presentazione di un suo progetto. Il che avverrà soltanto sette anni dopo. Ma i commissari decisero di andare avanti lo stesso e nel dicembre del '78 il testo della legge era pronto per le votazioni. Ma ecco intervenire la crisi dell'esperienza del governo di unità nazionale e lo scioglimento anticipato del Parlamento.

Tutto da rifare. Il ciclo si ripeté. Ripresentazione del testo, quattro anni di discussione, legge pronta e nuovo scioglimento anticipato delle Camere.

E siamo così giunti alla storia d'oggi. È la nona legislatura. Comunisti, socialisti, e questa volta anche il governo, presentano tre disegni di legge che la commissione Trasporti della Camera discute, unifica e approva in sede deliberante (senza cioè, passare per l'esame dell'aula). Unico ostacolo: le resi-

stenze sotterranee della Dc.

Esse si sono riprodotte in questi mesi e in queste settimane al Senato, nell'ottava commissione che ha esaminato il progetto in sede redigente (ieri l'aula ha solo espresso il voto finale sul testo senza esaminare e sottoporre a scrutinio le singole norme). I senatori democristiani, infatti, sono stati gli unici, in commissione, a presentare emendamenti, facendone leva — bisogna dirlo — anche su alcuni difetti del provvedimento. L'obiettivo non era tanto quello di stravolgere la legge quanto di ritardarne il più possibile l'approvazione. Il disegno non ha avuto successo per la presenza massiccia dei comunisti e per i voti unitari espressi dai senatori del Pci, del Psi e del Psdi. Qualche emendamento è passato ma si tratta di ritocchi marginali e in alcuni casi anche utili per cui — salvo sorpresa — la Camera potrà procedere ora ad una rapida e conclusiva approvazione della legge.

Parallela a questa storia parlamentare della riforma se ne è sviluppata un'altra che ha avuto per protagonisti i sindacati dei ferrovieri. Basti dire che l'esigenza della trasformazione delle FS ha sempre occupato i primi posti nelle piattaforme contrattuali: cosa non trascurabile perché i lavoratori delle ferrovie — appartenendo ad una direzione generale di un ministero — potevano pur chiedere di lavorare sei ore al giorno come gli altri dipendenti dello Stato. E negli ultimi anni — proprio per reclamare la riforma — il movimento sindacale ha organizzato due manifestazioni nazionali a Roma, ha indetto due scioperi e ha raccolto cinquecentomila firme di lavoratori e di cittadini in calce ad una petizione.

Sembra proprio che la riforma Fs sia vicina alla stazione di arrivo. Dico «sembra» perché come ogni giorno nel traffico ferroviario, dopo un desolante ritardo, il treno della riforma potrebbe ulteriormente attendere a poche centinaia di metri dalla stazione.

Così è stato in Senato, dopo l'approvazione della Camera; così potrebbe essere domani alla Camera, dove ritorno il testo ritoccato (poco) dal Senato. Questa nostra diffidenza sindacale segnala un dato negativo: la lunga attesa di questa riforma assolutamente necessaria e vitale ha già determinato uno stato di incredulità e di scetticismo. Tant'è che una cosa giusta, ma troppo aspettata, rischia di collocarsi in un clima di pigrizia e neglittosa routine aziendale.

Dico queste cose perché troppi segnali di atterimento burocratico vengono da ampi settori della dirigenza aziendale, che fino ad oggi non ha creato nessuna di quelle precondizioni che subito, a riforma varata, stabiliscono un diverso modo di lavorare, di organizzare e di dirigere le Fs.

Bisogna che il ministro Signorile dia subito una salutare «scossa» a un ambiente un po' troppo rilassato e abitudinario, cominciando a risolvere certe cose di sua competenza come — ad esempio — i compiti e i ruoli precisi della intera massima dirigenza Fs a ben 5 mesi dalla nomina del nuovo direttore generale.

Ma non voglio insistere su testi di prudenza. L'essenziale, oggi, è che la riforma cambi e

Filt-Cgil I nemici da battere sono oggi burocrazia routine e inerzia



trasformi una azienda che ne ha bisogno come un malato grave in un'azienda che ha bisogno di un'assistenza. E le Fs sono malate, ma possono guarire se subito si crea un clima operativo, di tipo industriale e produttivo, per raggiungere — sia pure gradualmente — una nuova competitività nel mercato del trasporto delle merci e delle persone.

I ferrovieri, e con essi la Filt-Cgil, sono da sempre su questa linea ed hanno scioperato, raccolto firme, promosso iniziative per lunghi anni, fino a quella grande manifestazione (dicembre 1981) che per la prima volta nella loro storia portò decine di migliaia di ferrovieri a manifestare a Roma.

Veramente può aprirsi una storia nuova per le Fs, così abbandonate da burocrati ad una impossibile rincorsa produttiva, senza certezze di tempi di investimento e con la pesante bardatura burocratica che la vecchia configurazione statale determinava. Oggi può cambiare molto se non ci saranno tempi morti fra il primo giorno della riforma e quello della sua completa realizzazione.

I tempi morti svuoterebbero — allungandoli all'infinito — i contenuti positivi della riforma stessa. Occorre perciò anticipare al massimo possibile i tempi realizzativi, promuovendo una stagione di ricerca sperimentazione nella quale si misurino le energie migliori e più dinamiche di dirigenti e lavoratori delle Fs. È in questo senso che noi della Filt-Cgil siamo impegnati.

Lucio De Carlini

Un successo ma anche una sfida

Ora il pericolo vero è la lottizzazione

Il voto del Senato conclude il lungo e faticoso viaggio della legge sulla riforma dell'azienda ferroviaria, che si discute in Parlamento da otto anni. Non si può escludere ancora un colpo di coda dei suoi oppositori, aperti e soprattutto occulti, poiché la Camera deve depurarsi, nei prossimi giorni, da alcune limitate proposte di modifica che il Senato ha formulato al suo testo; ma è davvero improbabile che si produca un tale evento negativo. Possiamo dunque dire che giunge oggi alla sua tappa terminale una dura e complessa battaglia di riforma che è stata condotta con grande fermezza e tenacia dai comunisti e dal movimento sindacale unitario, e che ha registrato una felice convergenza dei comunisti, socialisti, progressisti cattolici e laici. E questa maggioranza, diversa da quella che sostiene il governo, che ha vinto questa battaglia.

Chiaro, dunque, lo stato reale delle ferrovie e la natura dei suoi problemi riconosce che la riforma è un atto necessario. Se il sistema ferroviario italiano è giunto alla condizione di pauroso degrado i cui termini essenziali sono richiamati in questa pagina, è perché è mancata una coerente strategia di investimenti (anzi che sono stati investimenti di colpevole e totale abbandono) e perché l'azienda è rimasta chiusa in una assurda corazzatura burocratica, del tutto contraddittoria con le esigenze di una moderna azienda industriale produttrice di servizi. Le ferrovie sono state sino ad oggi un comparto burocratico dello Stato, rigidamente controllato, opprimente delle procedure e dai controlli inutili, organicamente incapace di decisioni efficienti e tempestive; gli stessi rapporti di lavoro venivano codificati con leggi, attraverso procedure e tempi del tutto assurdi. Non c'è tecnico dei trasporti, non c'è persona che abbia conosciuto da vicino il sistema delle ferrovie che non concordi nel ritenere una necessità assoluta il passaggio delle ferrovie dello Stato da un modulo di gestione burocratico ad un modulo di gestione industriale: autonomia operativa, responsabilità dei dirigenti, controllo sui risultati, rapporti di lavoro di tipo privatistico, procedure agili e snelle. Senza questa radicale riforma della gestione gli stessi grandi piani di investimento che sono necessari per rivitalizzare la rete, gli impianti, il materiale rotabile non possono essere realizzati, e i loro risultati non possono essere gestiti operativamente. Le ferrovie sono un modo di trasporto come tutti gli altri, e devono avere modalità gestionali simili a tutte le aziende di trasporto efficienti. Lo Stato può imporre determinati vincoli in rapporto ad esigenze di sicurezza nazionale, può contribuire a ripianare i bilanci, per ragioni sociali, con una sovvenzione programmata in anticipo e relativa ai costi supplementari che le decisioni politiche addossano all'azienda. Ma essa, a parte ciò, deve essere gestita in equilibrio economico con criteri di efficienza. È vero che

la legge ora approvata, uscendo da un profondo travaglio e necessari compromessi, presenta limiti e punti discutibili rispetto ai quali abbiamo espresso le nostre riserve. Ma mai come in questo caso è vero che il meglio sarebbe stato nemico del bene, e che la peggiore cosa sarebbe stato il nuovo rinvio alle calende greche. La condizione delle ferrovie è gravissima, l'intervento è urgente.

È assai importante sottolineare in questa occasione il ruolo di una importante legge di riforma che ha richiesto l'iniziativa e il contributo determinante dei comunisti. Non è un caso che il voto di riforma si sia posto mano nel periodo dello stato nazionale; che essa sia passata con una maggioranza spostata a sinistra; che nell'ultima fase solo la vigilanza e la presenza attiva di comunisti, e un ritrovato rapporto unitario tra comunisti e socialisti abbia consentito di giungere in questo modo a ulteriori indugi, nonostante il visibile malumore della Dc.

E tuttavia non gridiamo vittoria. La riforma è una condizione indispensabile per tentare il risanamento e il rilancio del sistema ferroviario; su cui non vi è alcun dubbio. Ma non è detto affatto che questa legge sia sufficiente. Intanto occorre vedere come si comporterà l'azienda. Se essa cadrà preda della lottizzazione partitica, se l'azione di interessi partitici la ridurrà ad un carrozzone, la riforma passerà corrompata sul marmo, e le cose non miglioreranno; per questo è necessario che si creino le condizioni per una riforma che sia capace di vedere come si comporterà l'azienda di un nuovo management di tipo industriale, di muovere i giovani dirigenti capaci che credono in una nuova mentalità. Si tratta di fondare una impresa, e di collocarla in un contesto nuovo di trasporto combinato e integrato, di renderla capace di aggredire il mercato, di trasformare i suoi impianti. Un'opera difficile e gigantesca che non si fa senza energie nuove. In secondo luogo, la forma della gestione avrà un primo ed essenziale ruolo: il sistema ferroviario si indirizzerà verso una mole di investimenti cui entità il Parlamento ha diviso dal 1978, e che possono oltretutto essere un suo fattore trainante dello sviluppo come le ferrovie e gli stati alla fine del secolo scorso. E, infine, molto dipende dal ruolo che alle ferrovie verrà assegnato nel piano generale dei trasporti che è in gestazione.

Insomma, più che un successo celebriamo oggi una via, la cui posta è il futuro sistema ferroviario italiano dello stesso sistema di trasporti. I comunisti, che questa battaglia hanno iniziato e prima condurranno da anni, hanno sino in fondo tutto il loro cuore perché la sfida vinta. Ma per questo sono necessari una positiva mobilitazione dei ferrovieri, l'impegno e il giusto orientamento della opinione pubblica, una divisa più adeguata direzione politica del Paese.

Lucio Libertini

Rinascita nel n. 12 da oggi nelle edicole

- Editoriali - I mandanti non sono pentiti (di Aldo Tortorella); La Chiesa italiana a convegno (di Giuseppe Chiarante); Cinema troppe insidie sulle vie della legge (di Gianni Borgna).
- No, non si può convivere con la disoccupazione (intervista ad Alfredo Reichlin).
- Ragioniamo sugli obiettivi del l'attacco terrorista (di Massimo Brutti).
- Le donne, il diritto, la sessualità (tavola rotonda con Maria Luisa Boccia, Angela Bottari, Lidia Menapace, Maria Virgilio).
- In difesa della pace con le armi della poesia (i testi di venti scrittori italiani).
- Speciale elezioni - La Repubblica delle autonomie (articoli e interventi di Franco Bassanini, Aniello Coppola, Armando Cossutta, Michelangelo Notarianni, Massimo Paci, Edoardo Sanguineti, Rubina Triva, Michele Ventura).
- La distensione vista dall'Europa (di Giuseppe Boffa).
- Saggio - Togliatti e la Costituzione (di Norberto Bobbio).