

Borsa
-1,42%
Indice
Mib 975
Nuovo minimo
dell'anno



Lira
Ancora
in ribasso
nello Sme
Il marco
738,25 lire



Dollaro
In discesa
sui mercati
europei
In Italia
1.339,5 lire



ECONOMIA & LAVORO

La svolta nelle Ferrovie

Commissario, ultimo giorno ma oggi arriva la proroga
La sua carriera è segnata: sarà il nuovo presidente
Il Pci: si sta preparando lo smembramento della rete



Il treno ad alta velocità «Etr 500». In basso: Mario Schimberni

Schimberni scade, Schimberni resta

Il suo mandato scade oggi. Ma Mario Schimberni resterà ancora per un po' commissario delle Fs con la prospettiva di diventare il presidente. Secondo la legge che regola l'ente il commissariamento sarebbe dovuto durare solo tre mesi. Il Pci chiede a Santuz di chiarire in Parlamento le strategie per le Fs minacciate da drastici tagli. La Filc Cgil: entro domani Schimberni ci deve illustrare il piano.

ROMA. Una riunione fino a notte con lo staff dirigenziale dell'ente, Poi, oggi, allo scadere del mandato di commissario, Mario Schimberni presenterà la sua «ricetta ferroviaria» al ministro Santuz. Ma non sarà nulla di decisivo. Il governo, ancora scosso dal «ribaltone» del congresso dc, ha deciso di prendersi del tempo. E anche per le ferrovie la tecnica potrebbe essere quella di non scoprirsi più di

quanto, facendo però passare i tagli, così ridimensionati dell'ente, Poi, oggi, allo scadere del mandato di commissario, Mario Schimberni presenterà la sua «ricetta ferroviaria» al ministro Santuz. Ma non sarà nulla di decisivo. Il governo, ancora scosso dal «ribaltone» del congresso dc, ha deciso di prendersi del tempo. E anche per le ferrovie la tecnica potrebbe essere quella di non scoprirsi più di

Un quadro che però non rassicura affatto i sindacati. Donatella Turina, segretario generale aggiunto della Filc Cgil, giudica «quelle di Santuz proposte non congrue» alla grave crisi dei trasporti. «Gli investimenti», osserva, «vengono tagliati e nonostante i ripetuti scandali nulla muta nella velocità e trasparenza della spesa. Entro domani, come prevedono gli accordi, il dott. Schimberni è tenuto a illustrarci il suo piano». Santuz per quanto riguarda il personale ha solo parlato di «preparativi» e «sodi fisiologici». «Ma questo», osserva la Turina, «non ci lascia tranquilli se non decolla al più presto una vera e propria strategia di riassetto e sviluppo delle Fs». Il sindacato insiste: le ferrovie devono diventare «asse centrale del trasporto pubblico».

Cento giorni di sfida, a yogurt e tè

Lancio subito una sfida a quanti si chiedevano come mai proprio lui fosse andato a dirigere l'azienda più sfasciata ed attaccata d'Italia: «Non è detto che "pubblico" debba essere sinonimo di sfascio». Così Mario Schimberni inaugurò i suoi tre mesi da commissario delle Fs. Ma per il manager insediato dopo lo scandalo delle venzuola d'oro risanare le Fs vuol dire ridimensionarle.

PAOLA SACCHI

ROMA. Cento giorni da commissario. Con in testa un rovello: adesso vi dimostrerò come si fanno funzionare i treni in Italia! Cento giorni con grinta e un pizzico di rabbia, avvolto da un'impenetrabile cortina di silenzio. Altro che quelle sfarzose e un po' caserecce conferenze stampa di luglio. «Qui si lavora, non si deve curare l'immagine. Chi l'ha detto che il settore pubblico debba per forza essere sinonimo di sfascio?», parla di Mario Schimberni. E più

spesso ripeterà: cercherò di lavorare nel modo migliore possibile, poi la decisione dello Stato a decidere, io non temo nulla, l'importante è che mi facciano fare di testa mia. Ma fare di testa propria per Mario Schimberni, guarda caso, vuol dire ridimensionare nettamente le ferrovie. Il documento degli esperti di De Mita arrivò quasi contemporaneamente alla «cura dimagrante» per le Fs illustrata da Schimberni nel corso dell'audizione alla commissione trasporti della Camera. Il commissario si guardò bene dal dare cifre, ma fu lo stesso esplicito: i treni in circolazione, quindi occorre eliminare molti comovigli che girano praticamente vuoti, ridimensioniamo l'alta velocità, i piani devono essere realistici: insomma, teniamo bene d'occhio le esigenze del mercato. Ineccepibile, se non fosse per il fatto che il mercato di cui parla Schimberni è quello del-

le automobili, di strade e autostrade strette nella morsa del traffico: «su gomma» che devasta città e territori. Niente da dire, se il mercato non fosse quello che vede ancora una rete ferroviaria paragonabile alle strade italiane degli anni '60 prima dell'avvento delle autostrade. Andare da Roma a Milano? «E come quando una volta, in mancanza d'altro, si percorreva in automobile la Cassia», dice sorridendo un tecnico Fs. «Alta velocità non è un lusso, i francesi con il loro Tgv ci stanno per entrare in casa; tra poco saranno a Torino. Perché per le ferrovie non c'è lo stesso impegno che è stato messo per le autostrade?», avrebbe fatto notare in una riunione qualche direttore di compartimento ferroviario. Critiche e osservazioni di fronte alle quali Schimberni preferisce glissare trincerandosi dietro la pur giusta necessità di combattere vi-

stose disconomie dell'ente. I costi degli appalti - va ripetendo il commissario - vanno ridimensionati, in Italia le Fs pagano prezzi assai più alti che in Francia e in altri paesi europei. Un altro suo pallino è quello della puntualità negli orari. Il promemoria di arrivi e partenze ogni giorno viene attentamente vagliato. «Buoni propositi che servirebbero, non c'è dubbio, a ripianare un po' del deficit Fs. Ma in quella voragine», da tutti indicata in circa 20.000 miliardi, ci sono le sovvenzioni che lo Stato dà per quelli che vengono definiti obblighi di servizio pubblico: soldi che servono a ripianare «disconomie» dovute alla mancanza di ricavi: eresia, dai biglietti speciali per pendolari, pensionati oppure dalla sopravvivenza di linee a scarse traffico, quei «rami secchi» tanto importanti per i collegamenti tra i centri minori. Una volta eliminati chi li sostituirà? Magari

autostradale, otterrebbero anche la gestione di quelle decisive linee. Un sistema che sembrerebbe la rete ferroviaria e scarse garanzie offrirebbe al diritto al trasporto pubblico: i privati potrebbero fare il bello e cattivo tempo. «Ma lei dott. Schimberni», fece notare durante l'audizione alla Camera «un deputato comunista - non può trattare le Fs come una qualsiasi azienda privata da risanare». E anche lì quell'occasione il commissario, glissò. I bene informati dicono che, dopo qualche sbadamento verso piazza del Gesù, ora Schimberni si tenga ben stretto al modernista De Michelis, suo grande alleato. Forse il commissario delle Fs, dopo aver accarezzato la linea dei veture e dei tagli, teme che la nuova, più spopolata aria che tira a piazza del Gesù rischi di costringerlo a repentini e poco dignitosi cambiamenti di rotta?

Enimont Si discute il «regalo» a Gardini

Prende il via, domani, alla commissione Finanze e Tesoro della Camera, l'iter parlamentare del disegno di legge sugli sgravi fiscali da fusione tra società, definito comunemente come Ddi Enimont. Releto sarà il vicepresidente dei deputati socialisti, Franco Piro. L'Enimont, il neonato polo chimico tra Enichem e Montedison, infatti va avanti: dopo la fusione delle attività del settore fibre e del settore agricolo, approvata dai consigli di amministrazione, si lavora sulle altre aree di business. Anche sul piano finanziario, il progetto di collocamento presso operatori istituzionali italiani e stranieri di una quota del capitale almeno del 20% è oggetto di incontri degli organi preposti. L'offerta di azioni Enimont ha incontrato favore presso gli operatori esteri in più occasioni: le trattative con interlocutori di grande rilievo, sono in corso.

Nella penuria di progetti, iniziativa di nuova imprenditorialità

Si chiama Bic e nasce a Trieste Un'idea industriale targata Iri

DAL NOSTRO INVIATO
GILDO CAMPESATO

TRIESTE. L'idea era nata qualche anno fa negli Stati Uniti, ma la sua applicazione in grande stile si è avuta in Inghilterra al tempo della ristrutturazione siderurgica. Interi capannoni industriali, rimasti svuotati dalla crisi dell'acciaio, vennero adattati ad accogliere nuove iniziative imprenditoriali di minor dimensione. E adesso i Bic, il Business Innovation Center, sbarcano anche in Italia ad opera della Spi, la finanziaria dell'Iri per sviluppo e la promozione di imprenditorialità. Il primo centro è stato inaugurato ieri a Trieste sulle spoglie di quel-

che era stata una fabbrica tessile della Snia. Quattro miliardi e mezzo di investimenti per bonificare gli impianti e renderli adatti ad accogliere 35 nuove iniziative imprenditoriali che daranno lavoro a circa 370 persone. Sembra quasi un miracolo in una zona come quella triestina dove da un bel numero di anni si parla di attività produttive soltanto per segnalare la chiusura. Ma a sentire l'amministratore delegato del Bic triestino, Francesco Zaccagnin, il nostro è un paese che pullula di idee e di voglia di fare anche dove meno te l'aspetti.

Prima di scegliere chi aiutare abbiamo dovuto vagliare ben 400 proposte, spiega soddisfatto. Ma che cos'è un Bic? Val la pena di spiegarlo un attimo visto che per il nostro paese si tratta di una novità quasi assoluta. L'idea di base è questa. In giro c'è molta gente, tecnici, ricercatori, quadri di impresa, studenti appena laureati, operai specializzati, cooperative di giovani che in testa hanno buone idee ma non l'esperienza nei supporti tecnici necessari da trasformare le intuizioni in affari. «I Bic pensano proprio a questo», dice l'amministratore delegato della Spi, Romualdo Volpi. «Siamo una specie di incubatrice di imprenditoria». In effetti il Bic è innanzitutto un edificio in cui il futuro imprenditore trovi locali adatti per iniziare la sua attività: stanzoni tra i 40 e i 250 metri quadri, telefoni, linee per i computer, mense e servizi in comune: insomma tutto per iniziare a lavorare. Il risparmio su questi costi, senza capannoni da costruire, è evidente. Ma la spinta viene anche conce-

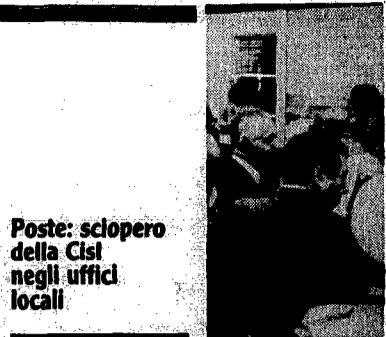
Ecco un nuovo consiglio-ricatto

Romiti: «O disoccupati o come in Giappone»

GIOVANNI LACCABO

ROMA. In un'intervista a «El Pais», Cesare Romiti rivela il suo grande sogno nascosto, la «giapponizzazione» delle tute blu, ipotesi che dovrebbe anzi essere coltivata dallo stesso sindacato. «La questione per il sindacato in Europa è di poter lavorare con la stessa produttività e la stessa qualità dei giapponesi», è la conclusione dell'amministratore delegato della Fiat. Romiti non è contrario all'insediamento in Europa di fabbriche giapponesi ma - precisa - «alle nostre condizioni»; in particolare «ciò che importa è che l'80 per cento europeo della loro produzione comprenda tutte le parti fondamentali del motore», mentre la parte rimanente potrebbe essere prodotta in Giappone. E comunque soprattutto il ritmo serrato di lavoro dei giapponesi ad impensierire maggiormente Romiti, al punto che, a suo avviso, si pone un dilemma amletico, che in realtà è un vero e proprio ricatto: «O i sindacalisti europei riusciranno a modifi-

care il sistema di vita giapponese, oppure noi europei otterremo forse un sistema di vita migliore ma non approderemo a nulla sul fronte del lavoro e il numero dei disoccupati aumenterà considerevolmente». Rompendo il silenzio nel quale si era trincerato nelle ultime settimane, Cesare Romiti ha rilasciato una intervista anche all'«Europeo» per commentare il recente passaggio di Ghidella alla Ford: «Non creerà tutti i problemi di cui si è parlato. Le case automobilistiche sono entità enormi, il direttore d'orchestra ha una sua funzione, ma c'è più possibilità di avere buona musica con tanti buoni professori ed un direttore che non sia al vertice della graduatoria mondiale, che non viceversa». Sul caso Ghidella, Romiti è molto reticente: al giornalista che gli chiede di spiegare l'accordo in base al quale Ghidella si impegna per un certo periodo a non passare alla concor-



Poste: sciopero della Cisl negli uffici locali

Sciopero ieri dei postelegrafonici negli uffici locali delle agenzie Pt. L'astensione dal lavoro è stata proclamata dal sindacato di categoria della Cisl (Siliapl) «per la mancata applicazione degli articoli del decreto del presidente della Repubblica sulla contrattazione decentrata; per l'immediata apertura delle trattative su nuovi criteri per l'adeguamento automatico degli organici e l'attivazione di un confronto per l'applicazione del part-time nel settore». Il sindacato, inoltre, richiede la copertura immediata del 25 per cento del «turn-over» del 1988. L'individuazione delle carenze di personale più significative sul territorio nazionale, la copertura attraverso le graduatorie dei precari.

Mortillaro: «Sindacati lo conta solo la politica»

Problemi come quelli legati alla previdenza sociale e al fisco non dovrebbero essere affrontati sindacalmente ma istituzionalmente. È l'opinione espressa ieri a Milano da Felice Mortillaro, consigliere delegato della Federmecanica, in una riunione, organizzata dalla Camera di commercio americana, sul tema «Nuovi rapporti industria-sindacato». Non esistono nuovi o vecchi rapporti ma solo rapporti di forza», ha detto Mortillaro, «si trova di fronte ad una società che sta cambiando, trasformazione dovuta al fatto che i grandi bisogni collettivi sono stati soddisfatti. Ora «l'aggregazione di interessi collettivi non ha più senso» e per il delegato della Federmecanica resta comunque essenziale l'intervento politico più che quello sindacale: «Lo si è visto con il fisco ed ora ci si chiede di dimenticare quel programma».

Minaccia di blocchi alla Maserati

La Maserati, l'industria automobilistica modenese che fa capo al costruttore Alessandro De Tomaso, potrebbe essere interessata, nelle prossime settimane da una serie di scioperi indetti per sollecitare il rinnovo del patto integrativo. L'irrigidimento del consiglio di fabbrica sarebbe motivato dal mancato incontro con i vertici dell'azienda su una piattaforma. Ma ci sarebbe anche l'incertezza che grava sugli assetti societari della Maserati, nonostante De Tomaso abbia smentito l'interesse da parte di Vittorio Ghidella, neoassunto alla Ford.

Protestano i braccianti al ministero del Lavoro

Oggi 28 febbraio oltre 3.000 lavoratori attenderanno un presidente davanti al ministero del Lavoro che proseguirà nei giorni 1 e 2 marzo. La mobilitazione organizzata dalla Filc-Cgil, Fiba-Cisl, Uilba-Uil è incentrata su tre questioni specifiche: l'elavamento della indennità di disoccupazione ordinaria dall'attuale 7,5% al 15% (la legge finanziaria prevede già il finanziamento per i prossimi tre anni); l'abolizione del 2 anni di anzianità assicurativa per avere diritto alla disoccupazione (basta il requisito delle 78 giornate lavorate nell'anno precedente); per i lavoratori agricoli a tempo determinato che non hanno potuto lavorare a causa di calamità naturali siano riconosciute, a partire dal 1988, le giornate lavorate nell'anno precedente al fine dell'indennità di disoccupazione.

Prosegue l'agitazione dei doganieri di Fiumicino

Proseguirà l'agitazione del personale doganale all'aeroporto di Fiumicino. È stato deciso ieri con l'approvazione di un documento firmato congiuntamente da Cgil, Cisl, Uil, Sall, Dirsat e Cisl, nel quale i doganieri si dicono «scontenti» dell'accordo concluso tra le rappresentanze sindacali nazionali e il ministro Colombo, ritenuto «non pienamente garante di quanto sottoscritto».

Mille operai lucani rischiano il posto

Tremano i lavoratori lucani in cassa integrazione, in particolare i 1.300 dell'area Cgil e del gruppo Marzotto. Essi rischiano, nel giro di qualche mese, la disoccupazione, e la legge 160 dell'88 potrebbe compromettere il tentativo di reimpiego dei 300 lavoratori del gruppo Marzotto. A tal proposito, l'assessore regionale Donato Martello ha incontrato a Roma i rappresentanti nazionali di Cgil, Cisl e Uil delle categorie interessate e del mondo sindacale lucano.

FRANCO BRIZZO