

Borsa
+ 1,38%
Indice
Mib 1027
(+27 dal
2-1-1989)



Lira
In ripresa
nei confronti
di tutte
le monete
dello Sme



Dollaro
In recupero
dopo il calo
di giovedì
(in Italia
1377,60 lire)



ECONOMIA & LAVORO

**Più del 51%
Il via
ai grandi
gruppi**

ROMA. Il disegno di legge varato ieri dal Consiglio dei ministri della linea generale, senza ovviamente indicare i progetti già fattibili, il principio che si introduce comunque delineando sin da ora una rivoluzione a 360 gradi per le Fs. Il testo dice così: le Fs potranno partecipare a società che abbiano per scopo la costruzione, la manutenzione e la gestione di specifiche tratte ferroviarie, con particolare riferimento al trasporto delle merci. Non si dice che le Fs debbano rappresentare la maggioranza. Vale a dire che su alcune linee delle Fs potenti gruppi privati potrebbero avere una forte voce in capitolo rispetto anche a quantità e qualità di treni da far viaggiare. Insomma, quello che ieri i sindacati hanno definito uno smembramento vero e proprio della rete finora unicamente gestita dalle Fs. Dura l'attesa, segretario generale della Fli Cgil (è del tutto prevedibile una forte reazione dei lavoratori ancora prima dello sciopero del 28), analizza le proteste da parte di Fil Cisl e Uiltrasporti.

Ma, in concreto, cosa potrebbe dire privatizzazione delle Fs? Finora i progetti in qualche modo sul piatto sono due e tutti e due relativi all'alta velocità. C'è quello tanto agognato dal vicepresidente del Consiglio De Michelis assai interessato (ormai è una voce comune) all'affidamento a consorzi misti con privati della costruzione e gestione della linea ad alta velocità (quadruplicamento dei binari per far correre Pendolino e Etr 500) Torino-Venezia. Sarebbe un progetto ricalcato sul modello autostradale: i privati entrano sovvenzionati dai soldi dello Stato che li metterà in condizione di riscuotere tutti i proventi del caso, tipo riscossione dei pedaggi autostradali. Insomma, un doppio regalo. Di stampo diverso è il progetto che sta elaborando il gruppo «Quadrifoglio» composto da tre grandi consorzi dei quali fanno parte industrie private, Partecipazioni statali come l'Alitalia e la Lega delle cooperative. Il «Quadrifoglio» ha proposto di mettere a disposizione 2000 miliardi di lire ad altri 3000 delle Fs potrebbero dar vita alla realizzazione dell'alta velocità sulle tratte Milano-Bologna e Roma-Napoli. La gestione resterebbe in mano alle Fs. E le ditte e le organizzazioni che hanno contribuito alla costruzione del progetto si ripartirebbero con delle royalties (proventi) sul traffico. Ma la rete non verrebbe smembrata. □ P.S.

**Libertini:
Opposizione
dura
al progetto**

L'odierno disegno di legge del governo sulle ferrovie - ha dichiarato Lucio Libertini - mentre a proposito delle caratteristiche di impresa accoglie una parte del disegno di legge già presentato dal Partito comunista e dalla Sinistra indipendente, contiene una scelta grave che apre le porte allo smembramento delle ferrovie e alla privatizzazione delle sue parti più ricche. I guochi però, per fortuna, sono ben lungi dall'essere fatali. Ci sarà la nostra opposizione, costruttiva e propositiva, ma durissima contro i tentativi di smembrare e ridimensionare le ferrovie; e ci sono le contraddizioni fin troppo evidenti nella maggioranza: le stesse dichiarazioni di Schimberni provano che anche l'accordo De Mita-De Michelis sul presidente dell'ente è già saltato.

**Mentre il governo vara
la sua riforma, il commissario
si infuria: «Non sarò io
il nuovo presidente delle Fs»**

Schimberni minaccia: me ne vado

Il governo vara la riforma delle Fs. Ma Schimberni non ci sta. Commissario, sarà lei il nuovo presidente? Gli chiedono in un convegno sulla piccola industria. E lui risponde un secco «No». A Schimberni non piace lo smembramento della rete (società pubblico-private potranno costruire e gestire alcune linee) e non tollera i supercontrolli previsti dal governo sulle Fs. Se ne andrà?

PAOLA SACCHI

ROMA. La riforma è fatta. Ma solo dal governo. Quel disegno di legge varato ieri dal Consiglio dei ministri che definisce le Fs post «azienda d'oro», dovrà ora navigare nelle infide acque del dibattito parlamentare. Il loquace ministro della Funzione pubblica, Ciriaco De Michelis, uscendo da palazzo Chigi avverte i cronisti che «non sarà facile». Il più caldo è un po' il capicampo ministro dei Trasporti, Santuz, lede ad «eludere» i nodi veri dello scontro. Dice, in sostanza, che il suo provvedimento serve a reperire le risorse necessarie a «salvare» le Fs, che quelle dei sindacati sono preoccupazioni eccessive. Ma, incalzato da un fuoco di fila di domande, poi dovrà ammettere (probabilmente un po' infastidito visto che l'affere numero uno della privatizzazione non è lui ma De Michelis) che non necessariamente le Fs nelle nuove società, miste che potranno essere costituite con i privati debbano essere maggioranza. Ministro - incalzano i cronisti - ma così non ci si smembrerà la rete, non c'è il rischio che i privati facciano il bello e cattivo tempo? E lui: «La rete resterà unitaria». Ma aggiunge: «Nel testo è detto semplicemente che le ferrovie potranno partecipare alle società con i privati. In un clima di ambiguità e di incertezza si spengono i riflettori delle telecamere puntati per tutta la mattinata sul palazzo Chigi.

Solo un gioco al rialzo? Fine del «patto ferroviario»

Quello detto ieri da Schimberni è stato un «no» secco. Ma ora ci si chiede quanto definitivo oppure quanto dettato da una sorta di gioco al rialzo, a far passare cioè precise condizioni per poter diventare il futuro presidente delle Fs. Quel che è certo è che il «patto ferroviario» Craxi-De Mita, che aveva portato alla nomina del commissario, si sta rilevando un fragile castello.

ROMA. Il ventre molle della Dc si rimprovesse delle Fs? E il grande manager che, invece, voleva risanare dovrà far valigie? Fin troppo facile e banale rappresentere lo scontro in atto sulle rotte come una battaglia tra «cattivi» e «buoni». Quel che è certo è che il fragile castello messo su da quel patto ferroviario Craxi-De Mita sottoscritto non si sa se prima o dopo lo scandalo delle «lenzuola d'oro», pieno di se e di distinguo, sta ora rivelando tutta la sua fragilità. Cambiano i tempi (De Mita non è più segretario della

È un venerdì di pioggia battente. Ma poco dopo, arriva la bufera. Dal palazzo di vetro della Confindustria, dove Giovanni Minoli sta intervistando alcuni signor-manager, sono fulmini e saetta. Mario Schimberni, intervistato dal grintoso giornalista di Mixer, dopo mesi di silenzio sbotta. E alla domanda se sarà lui il nuovo presidente delle Fs risponde un «no» secco, ma grande come una casa. Il gran rifiuto, battuto con dovizia di particolari dalle agenzie di stampa, arriva praticamente in contemporanea al varo da parte del governo delle Fs targate 2000. Ma quale 2000? Le agenzie riferiscono che «Schimberni non piace quello che ritiene un eccessivo accentramento di poteri in mano al ministero dei Trasporti, non condivide lo smembramento della rete (principale novità del testo di riforma) attraverso la creazione di società pubblico-private che non solo potranno costruire ma anche gestire alcune linee (soprattutto in riferimento a linee assai più brevi delle merci), che non è, insomma, assolutamente d'accordo

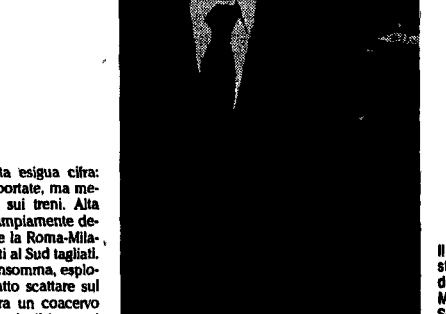
Con quale mandato? Il ministro dei Trasporti, il democristiano Santuz, disse subito «con il mandato di risanare e sviluppare le Fs». Ma, i propositi del commissario si fermarono subito alla prima tappa.

Lo ha ribadito anche ieri, nel corso del convegno della piccola e media industria in cui ha annunciato il suo gran rifiuto alla presidenza delle Fs (attenzione, rifiuto che può debole essere non una decisione definitiva, ma una sorta di gioco al rialzo per far passare le sue condizioni): prima si risana, poi si rilancia. Da quel che le sue ormai famose tre varianti sul piano Fs ovvero una bella «cura dimagrimento», che come più volte è stato denunciato dai comunisti, farebbe restare nel '92 le Fs più o meno nella situazione attuale, con il 12% cioè di passeggeri e merci trasportati rispetto al mercato complessivo Cambierebbe qualcosa all'in-

**Vertice snello e più potere
al ministro, largo ai privati
Coro di no da sindacati e Pci
Santuz getta acqua sul fuoco**

esempio, i rami secchi da tagliare), un vicepresidente e sette consiglieri, questi ultimi con compiti di indirizzo e strategia aziendale. Nettamente ridimensionata la figura del direttore generale. Da monarchia assoluta della struttura passa al ruolo di coordinatore. E allora perché a Schimberni non piace fare il megapresidente (ammesso che la Dc, come appare sempre più inverosimile, lo voglia)? Santuz ribadisce che l'ente deve restare autonomo. Ma, di fatto, i poteri del ministro sulle Fs cresceranno di gran lunga. Il sistema di vigilanza del ministro finora di indirizzo e controllo vengono ampliati alla valutazione dei risultati conseguiti. Venà istituito un apposito nucleo di valutazione composto da esperti (quest'ultimo è un rinvio fatto ieri mattina al testo insieme alla soppressione, dopo un secco rifiuto di Amato, della previsione di 450 miliardi per l'esodo di 4000 lavoratori dalle industrie di materiale ferroviario).

Che ci sto a fare, dunque, lo - avrebbe esclamato l'altra sera Schimberni. Per ora è commissario in proproga, peraltro non consentita dalla legge in vigore. Il ministro Santuz ieri mattina ha preferito parlare di «commissario in prorogatio». La prorogatio, infatti, come lui ha recentemente detto, è prevista dal diritto romano.



Il commissario straordinario delle Fs Mario Schimberni

interlocutori di appaltatori che si sono visti tagliare i costi delle loro opere. Così che largheggiavano ampiamente (come le «lenzuola d'oro» dimostrano) nella gestione Ligato, gestione che non ha fatto altro che ereditare e perpetuare sprechi e disservizi dell'era del ministro-presidente Signorile. Pochi giorni dopo il suo insediamento Schimberni lanciò una sfida: non è detto che servizio pubblico debba per forza essere sinonimo di sfacelo. E avrà la sua era risanatrice ma decurtatrice delle Fs. I comunisti più volte hanno

**De Mita
Inaugura
la Fiera
di Milano**

Come da tradizione, il presidente del Consiglio, Ciriaco De Mita, inaugura stamane la 67ª Fiera di Milano. E come sempre, vasto schieramento di forze: sul-134.500 metri quadrati di superficie espositiva, 2.342 aziende ed enti, per il 25% stranieri di 72 paesi (forte la presenza sovietica e del Comecon), che mettono in mostra merci e sempre più servizi. Inoltre la Fiera sta diventando un contenitore di incontri e conferenze su temi come l'informatica, l'ambiente, il sindacato, la Cee. Per limitare gli ingorghi del traffico, appelli all'uso dei mezzi pubblici: con un biglietto cumulativo di 10mila lire, parcheggio, ingresso in Fiera e bus gratuiti.

**Inchiesta
sulla cessione
del S. Spirito
a Cassa di Roma**

Il sequestro delle azioni del Banco di S. Spirito e di tutta la documentazione che riguarda la cessione del 51% delle azioni da parte dell'Iri (che ha l'84%) alla Cassa di Risparmio di Roma, è stato chiesto alla Procura della Repubblica di Roma dal legale degli azionisti di minoranza del S. Spirito. L'avvocato Carlo Taormina ha chiesto quindi il blocco della cessione del pacchetto del S. Spirito alla Cassa prevista per il 19 aprile prossimo. L'iniziativa del legale, che assiste il coordinamento per la difesa degli azionisti di minoranza del S. Spirito, ha portato all'apertura di una inchiesta preliminare affidata al sostituto procuratore della Repubblica Giancarlo Amati, il quale, prima del 19 aprile, dovrà decidere sulla richiesta di sequestro delle azioni.

**Porti, accordo
a Trieste
sui decreti
Prandini**

Ente autonomo del porto, Compagnia unica lavoratori portuali, organizzazioni sindacali ed utenza portuale hanno raggiunto a Trieste un accordo che recepisce i decreti del ministero della Marina mercantile sulla riforma del lavoro portuale. L'accordo individua i nuovi soggetti gestionali. Per le merci convenzionali è prevista una società tra Ente porto e Compagnia con l'eventuale partecipazione di operatori privati; per i traffici contenitori, gli sviluppi in relazione a nuovi investimenti tecnologici; per i terminali specializzati, apposite società operative private nelle quali potranno entrare a far parte anche l'Ente e la Compagnia portuale. Intanto per il porto di Genova incontro lunedì tra sindacati e consorzio autonomo.

**La Cgil: «Bluff
di Pomicino
ai dipendenti
pubblici»**

Per l'attuazione dei nuovi inquadramenti nel pubblico impiego il ministro Paolo Ciriaco Pomicino aveva annunciato ai sindacati un «talex» ad Amato, e invece ha potuto parlare solo con un segretario; non credo che il ministro del Tesoro possa tener conto di una richiesta fatta in termini così insoliti. Lo ha detto ieri il segretario della FpCgil Atilio Grandi definendo «un bluff» quello del ministro sugli inquadramenti, e considerando con pessimismo le prospettive del contratto degli statali: la trattativa dovrebbe iniziare il 4 maggio, concluso il protocollo sull'autoregolamentazione degli scioperi.

**Pensioni Inps
in tre mesi
e dodici
giorni**

Nel primo trimestre dell'89 le sedi Inps hanno realizzato un tempo medio di liquidazione delle pensioni di vecchiaia dei lavoratori dipendenti pari a 3 mesi e 12 giorni, riducendo di 29 giorni le attese dei pensionandi rispetto alla media conseguita nel periodo ottobre-dicembre '88. Dell'eccezionale risultato - reso possibile dall'impegno del personale e dalla validità delle innovazioni procedurali e tecnologiche introdotte nel settore della liquidazione delle pensioni - ha preso atto ieri con compiacimento il consiglio di amministrazione dell'ente.

**Passo avanti
alla Camera
sulle regole
per lo sciopero**

Il comitato ristretto della commissione Lavoro della Camera ha raggiunto ieri un accordo sull'impianto della legge che regola il diritto di sciopero nei servizi pubblici e sulle modalità da adottare al testo licenziato dal Senato. Lo ha annunciato il relatore del provvedimento, Andrea Bortuso (Dc) il quale ha confermato che comunque il provvedimento dovrà tornare al Senato, «senza cambiare la natura stessa della legge - ha affermato Bortuso - che non sarà più finalizzata al funzionamento dei servizi pubblici, ma all'esigenza di contemperare il diritto di sciopero con altri diritti costituzionalmente garantiti.

FRANCO BRIZZO

**È proprio vero che nell'economia italiana c'è una presenza eccessiva dell'industria pubblica?
«No», risponde Quercini (Pci). «Lo Stato deve rimanere nei settori strategici anche se non da solo»**

«Privati sì, ma fino al 49 per cento»

Troppo pubblico nell'economia italiana? Niente affatto. Certo, qualcosa si può ancora privatizzare, ma i grandi settori di base e ad alta tecnologia devono rimanere sotto il controllo dello Stato. Altrimenti finirebbero alle multinazionali. Ed i privati? Potrebbero partecipare alle iniziative economiche statali, sia industriali che di servizio, sino al 49% del capitale azionario. Lo pensa il Pci.

GILDO CAMPESATO

ROMA. Anche ieri, ormai è un ritornello, la Confindustria è tornata all'attacco. Per bocca del presidente Pininfarina che in un'intervista al giornale francese «Le Monde» ha ribadito: il settore privato in Italia è troppo ampio, bisogna ridurre ancora per avvicinarlo alla media europea. Ma è proprio così? Giuriamo la domanda a Giulio Quercini, responsabile industria del Pci.

Non sono d'accordo. Vi sono settori dell'industria di base o ad alta tecnologia in cui la presenza pubblica, pur se ridimensionata, rimane ancora vitale. Infatti, le grandi imprese private italiane non avrebbero né la capacità né i mezzi finanziari per gestire tali settori. Pertanto, cedere ad una logica di dismissioni selvagge significherebbe soltanto mettere in mani private i bocconi più ghiotti e lasciare il grosso dei settori di punta alla penetrazione delle multinazionali straniere.

Ma non è che dietro queste argomentazioni faccia capolino una vecchia logica del tipo ciò che è pubblico è tutto bene, ciò che è privato è tutto male? Per niente. Non sono in ballo questioni di principio. Al contrario, rivela prevenzioni ideologiche proprio chi fa certe campagne per la privatizzazione. Del resto noi stessi siamo stati favorevoli a passare ai privati la Lanterna. Se non vi sono questioni strategiche in ballo e vengono garantiti i diritti dei lavoratori e delle altre parti in causa non vedo problemi a questo tipo di operazioni.

Però proprio qui sta il problema. Vi è chi dice, citando gli esempi della Sme e della Cementir, che in realtà privatizzare non è possibile o quasi. Ed invece l'esempio che ho ci-

dimostra il contrario. E se ne potrebbero fare altri come l'Alfa Romeo o le aziende siderurgiche. Il problema, piuttosto, è che mancano le regole. Non c'è una strategia del governo che chianca cosa viene considerato strategico per gli interessi del paese e cosa no. Questo rende tutto più complicato. E rafforza i veti incrociati e le ingerenze dei partiti della maggioranza che niente hanno a che fare con le politiche industriali. Basta vedere quel che succede attorno al polo ferroviario. Questa situazione dovrebbe essere il bersaglio della Confindustria: non battaglie ideologiche contro inesistenti ideologie pubblicistiche.

Torniamo alla presenza pubblica. Essa è forte, e spesso totalizzante, anche nel campo dei servizi. Non mi sembra che il discorso cambi molto. Cedere ai privati

detto che la sua ricetta rischia di affossare un fondamentale servizio pubblico: è il venturo arcolato e composto al suo interno: nel disegno di legge presentato dal ministro Santuz ci sono anche parti giudicate positive come quella che prevede un vertice Fs più snello) ora rischia però anche di fagocitare i buoni propositi del commissario. Quel che è certo è che nessuna delle ricette finora prospettate va bene. E, dopo le «lenzuola d'oro», le Fs rischiano di tornare al punto di partenza. □ P.S.

**Vita dura per Carlo Verri
Alitalia, un presidente
senza poteri e sotto
il tiro di Dc e Psi**

ROMA. Se il vertice Fs piange, quello dell'Alitalia non ride. E da parecchio tempo che la poltrona del neopresidente Carlo Verri vacilla. Scioperi e disservizi trasformano in un'avventura quotidiana l'impresa del passeggero che tenta di prendere un aereo, e a Milano in 250mila preferiscono, piuttosto che affrontare le incognite di Linate, andare in un'ora di macchina a Zungo e di là essere sicuri di partire 800 miliardi di utili in meno. Per non parlare delle perdite nel bilancio '88 (14,4 miliardi in un anno).

Così, in attesa dell'assemblea degli azionisti Alitalia del 10 maggio, coltetti marchiati Dc e Psi sono puntati su Verri non tanto per guaire i mali della compagnia di bandiera, quanto per risolvere qualche gioco politico nella maggioranza. Il punto è che difficilmente si può imputare il caos solo a chi nel giugno scorso sostituì il ruvido Umberto Nordio: Carlo Verri, l'ex manager che risanò la Zanussi, accettò di ricoprire il nuovo incarico anche senza poteri sostanziali come quello di cambiare lo staff dei suoi uomini, disponendo in sostanza solo di compiti di indirizzo e di controllo delle strategie. Tuttavia, ecco il ministro Santuz che attacca l'Alitalia perché non inforna i passeggeri sugli spostamenti d'orario per gli scioperi; ecco le voci sul passaggio di Biagio Agnesa dalla Rai alla compagnia di bandiera dopo il cambio al vertice Dc; ecco il socialista Mauro Sanguineti che reclama per l'Alitalia una presidenza targata Psi. Ieri alla Confindustria Verri ha detto che occorre «ristabilire un clima di fiducia chiudendo in fretta i contratti aperti da troppo tempo (pilotti e assistenti di volo, n.d.r.)».