

Borsa
-0,09%
Mib 1.093
(+9,3% dal
2-1-91)

Lira
In ripresa
nello Sme
Il marco
a 749,3 lire

Dollaro
In rialzo
sui mercati
In Italia
1.301,17 lire



Un anno alle Fs

ECONOMIA & LAVORO

Pace fatta col sindacato, drastico taglio occupazionale, struttura interna rivoltata come un guanto, grande alleanza pubblici-privati sul business dell'alta velocità: il successore di Schimberni ha lasciato il segno. Ma non mancano critiche

La rivoluzione del commissario Necci

Tutte le carte sull'alta velocità. Ed il resto delle ferrovie?

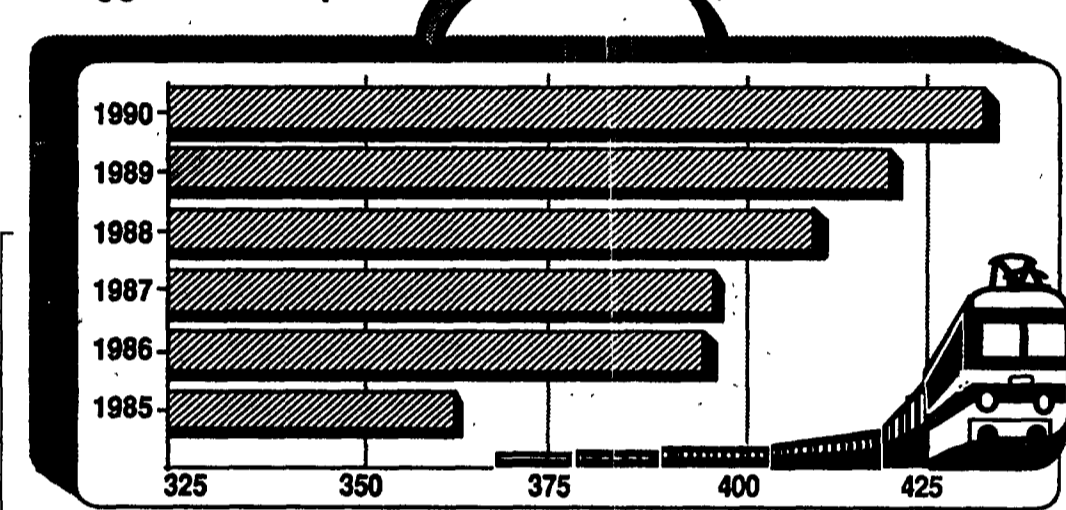
Pace, anche se tormentata, con i sindacati; riorganizzazione interna; avvio dell'alta velocità col consenso di tutta l'industria italiana: dopo poco più di un anno da commissario straordinario delle Fs Necci ha messo sul tavolo tutte le carte su cui punta per portare in Europa le nostre ferrovie. Adesso la parola passa ai risultati. Ma è una scommessa sul filo del rasoio. E non mancano le critiche.

GILDO CAMPESATO

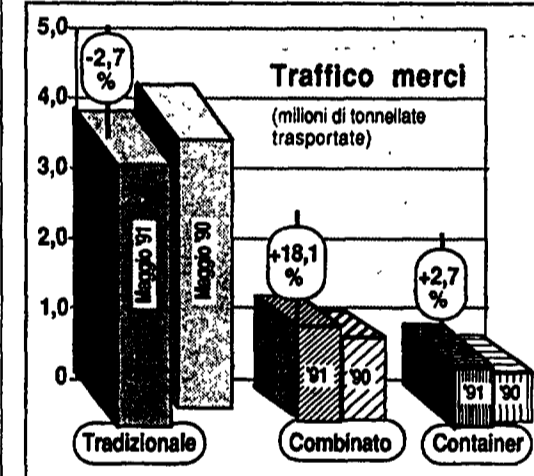
ROMA. Tredici mesi fa, il primo impatto con la burocrazia ferroviaria di piazza Croce Rossa deve essere stato di quelli che non perdonano: «Proponevo un'idea, un progetto e mi sentivo invariabilmente rispondere: impossibile, ama ricordare in privato il commissario straordinario delle Fs Lorenzo Necci. C'era da rimanere sconcertati per uno come lui che arrivava dall'industria, anche se pubblica (è stato uno dei padri del progetto Enimont). Ma Necci è uno abituato da sempre a trattare con i politici. E dunque ha sviluppato l'arte della mediazione ma anche quella della pazienza. «Dopo un po', gli stessi dirigenti che prima mi avevano risposto che quel tal progetto era impossibile tornavano per dirmi che forse qualcosa si poteva fare», spiega agli amici.

È così che nel commissario straordinario ha cominciato a prendere corpo l'idea che si poteva fare qualcosa di diverso. E così che nel commissario straordinario ha cominciato a prendere corpo l'idea che si poteva fare qualcosa di diverso. E così che nel commissario straordinario ha cominciato a prendere corpo l'idea che si poteva fare qualcosa di diverso.

Viaggiatori trasportati (in milioni)



Nella foto piccola in alto, l'Etr 500, il treno veloce italiano. Nel grafico qui accanto si vede come nonostante i molti mail che continuano ad affliggere le nostre ferrovie aumenta il numero dei passeggeri trasportati. Il grafico a fianco della foto del commissario straordinario delle Fs Lorenzo Necci mostra invece che il trasporto merci via treno resta sempre una Cenerentola. Addirittura, il traffico tradizionale è in diminuzione. Aumenta con una certa consistenza, tuttavia, il trasporto combinato con altre modalità (gomma e nave) e, sia pure meno marcatamente, anche il traffico dei container.



Intervista a Stefano della Pietra: «La Cit, dal padre-padrone Fs a...»

«Ecco a voi il Turismo di Stato SpA»

Accordi con banche, tour operator, compagnie aeree. Persino una specie di public company aperta ai dipendenti. L'amministratore delegato della Cit Stefano della Pietra punta a grandi alleanze per il turismo di Stato: «Adesso i conti sono risanati», dice. Ma dovrà fare i conti col presidente delle Fs Necci che preferirebbe cedere tutto e con la sorda opposizione del ministro dei Trasporti Bernini.



Stefano della Pietra

ROMA. Dalla polvere alle stelle? Stefano della Pietra, amministratore delegato della Cit, ne è proprio convinto. La Compagnia italiana del turismo è risorta dalle sue ceneri, come l'Araba Fenice. Due anni di cura da cavallo ed il «turismo di stato», emblema di sprechi di ogni genere, clientelismo senza ritegno, dissenzialità gestionale viene ritenuto ormai pronto per affrontare le sfide del mercato. «Il bilancio operativo del 1991 sarà in pareggio», afferma della Pietra non nascondendo la soddisfazione per il risultato: «A tante polemiche strumentali adesso rispondono i risultati». Sembra quasi di sognare per un gruppo che ogni anno accumulava 50 miliardi di perdite, vendeva i biglietti dei treni per conto delle Fs ma poi «dimenticava» di versare i soldi alle Ferrovie, era sotto il tiro di polemiche a non finire, anche giudiziarie. «Certo», ammette della Pietra «il nostro azionista (le Fs, col 99,99% del capitale, n.d.r.) è intervenuto con 140 miliardi per

riparare i guasti delle passate gestioni. Ora la situazione finanziaria è sana. Al punto che il pareggio operativo, previsto dal piano strategico al termine del 1994, può dirsi raggiunto già da quest'anno. Abbiamo dovuto chiudere sedi, ridimensionare altre, mandare via una pleiade di dirigenti, rivitalizzare la struttura, farla funzionare come un'impresa. Ma ora i risultati si vedono».

Conti positivi e quindi via alla privatizzazione? Della possibilità di vendere tutto si parlava già due anni fa.

Un momento: c'è privatizzazione e privatizzazione. Due anni fa sarebbe stata una svendita. La Cit era al collasso, adesso torna a presentare conti positivi.

Ma l'azionista di minoranza, la Tieffe di Patrucco e Bagnasco fa contestazioni di ogni tipo, comprese citazioni in Tribunale.

Si ma, guardacaso, proprio la Tieffe voleva approfittare dello stato comatoso della Cit per prendersela a quattro lire: approfittando del loro misero 0,018% di capitale. È evidente che il risanamento non gli è piaciuto. Adesso, se vogliono contare di più dovranno sborsare di più. Ma ci sono altri pretendenti al matrimonio, più qualificati: di una società nata con appena 20 milioni di capi-

borazione con l'Alitalia. Stiamo anche valutando la possibilità di un azionariato diffuso, distribuendo quote a dirigenti e personale. Come vede le prospettive sono molte ed i partner potenziali non mancano. Anche ciò se non farà piacere alla Tieffe.

Metterete sul mercato le sole società operative od anche la holding? Ed in che misura? Andrete sotto il 50% del capitale?

Guardi, lo sto preparando un progetto con varie opzioni che riguardano le società operative. Verso settembre dovrebbe essere pronto. Poi deciderà l'azionista. A lui spetta anche ogni decisione sul futuro della holding.

Più in là della Pietra non può spingersi. Sarà infatti Necci l'arbitro dei destini della Cit. Assieme al ministro dei Trasporti Bernini. Necci non ha mai fatto mistero di voler abbandonare il campo turistico. Sinora dalla Cit le Fs hanno avuto soprattutto noie e perdite finanziarie. Tuttavia, dalla privatizzazione delle varie società operative Necci potrebbe raggranellare più che non dalla cessione tout court della holding. Una scommessa su cui punta le carte il piano dell'amministratore delegato. E Bernini? Ufficialmente il ministro non si è espresso. Ma per lui parlano i fatti: quando si è trattato di creare difficoltà alla norganizzazione Cit non si è mai tirato indietro. □ G.C.



Con le Fs, lo Stato si è sempre mostrato una mucca generosa, ma a modo suo: soldi non arrivavano, anche tanti, ma quasi sempre in ritardo, a copertura di perdite, quasi mai a fronte di programmi e progetti. Più che un azionista, sembrava un padre che va in giro di qua e là a ripianare i debiti provocati dalle marachelle dei figli. Anni luce lontani dalle esigenze di un'azienda moderna. Il fatturato Fs copre appena un quarto dei costi di esercizio (15.138 miliardi) ma per rinnovare una rete decrepita e abbandonata da anni c. vogliono fondi a non finire. Eppure, Necci ha bisogno di soldi: tanti, sicuri, subito ed anche dopo. Ed ecco allora che cambia la strategia nei confronti del governo: non più andare di anno in anno ad elemosinare i finanziamenti nelle pieghe della Finanziaria, ma assicurarsi un budget pluriennale garantito in partenza.

Il grimaldello escogitato per entrare nella cassaforte dello Stato si chiama «contratto di programma». Viene firmato tra Fs e ministero dei Trasporti il 23 gennaio di quest'anno. Poche paginette con tante tabelle. Ma con un significato ben preciso: Necci si impegna a migliorare il servizio; il governo ad assicurare la certezza dei finanziamenti, anche attraverso l'adeguamento delle tariffe. Per la prima volta nelle Fs si può cominciare a programmare le spese sapendo in anticipo la qualità ed i tempi della copertura finanziaria. Un altro tassello verso il mercato.

Ma è con l'alta velocità che Necci si lancia sul mercato a passo di bersaglio. È un po' il suo «capolavoro»: di fatto, una privatizzazione delle Fs senza dirlo troppo in giro. Ma delle nuove Fs, non delle vecchie. Schimberni si era fermato sulla soglia dell'alta velocità ritenendola un compito troppo gravoso per la macchina arrugginita di Villa Patrizi. Necci la pensa allo stesso modo, ma scavalca l'ostacolo affidando ad altri la guida della locomotiva.

Per completare il quadro, Necci ha in mente un altro tassello dal nome allusivo: «Metropolis». È la società destinata a gestire le immense proprietà patrimoniali dell'ente. Speculazione edilizia? Fs come i palazzinari? No, nega il commissario, si tratta di «valorizzazione dei beni». Trasformando i vecchi depositi in alberghi, i binari abbandonati in centri commerciali, i piazzali delle stazioni in alberghi, in auditorium o in quanti'altro mai.

Le ferrovie rinasceranno veramente? Necci ci conta, anche se non mancano le critiche. I sindacati lo accusano di non occuparsi dell'ammodernamento delle rete tradizionale per lanciarsi solo sull'alta velocità; i politici denunciano l'abbandono del Sud; molti ricordano che l'alta velocità formata Roma-Firenze ci ha messo 30 anni e non è ancora pronta, la Corte dei Conti ammonisce che c'è ancora molto da fare nella gestione ordinaria; i viaggiatori lamentano i disagi di sempre. Ma il commissario tira dritto con una ambizione abbastanza dichiarata, che la nuova legge in discussione al Parlamento lo trasformi in presidente effettivo, con pieni poteri e senza tanti condizionamenti del ministro dei Trasporti con cui ha trovato un compromesso, non certo una collaborazione cordiale. Il tutto con una speranza: «non tornare alla chimica (la cui lo ha strappato la guerra con Gardini. Ma stavolta il presidente dell'Eni).