

## Bernabè (Eni) «Forse oggi benzina meno cara»

Primi effetti positivi del ribasso del superdollaro in arrivo per gli automobilisti italiani: dopo settimane di rincari sta per scendere il prezzo della benzina. Ad annunciare, in un'intervista al «Corriere della sera» è l'amministratore delegato dell'Eni Franco Bernabè. «Il prezzo della benzina diminuirà. Domani (oggi, ndr.) faremo la verifica e, se non ci saranno impennate della quotazione del dollaro, decideremo il ribasso». Secondo Bernabè le compagnie petrolifere useranno «la stessa solerzia» dimostrata quando le quotazioni del dollaro sono schizzate a 1850 lire (venerdì scorso si è tornati a 1800 lire). «Le condizioni del mercato sono cambiate - dice Bernabè - perché il petrolio iracheno sarà di nuovo in vendita e questo produrrà un'accelerazione del processo di riduzione del prezzo del greggio e, di conseguenza, anche di quello dei prodotti petroliferi, benzina in testa. Avevo detto che la situazione di tensione dei prezzi sarebbe stata temporanea».

Non piace l'idea di anticipare le decisioni sull'Euro: «Il calendario prevede che si scelga soltanto nel 1998»

# Tietmeyer capo della banca europea? Per Prodi un no comment tedesco

«Pressing» in Germania del presidente del consiglio che sente di avere le carte in regola, ma teme l'incertezza tedesca. Le paure di Bonn per la solidità della moneta unica europea rischiano di mettere in difficoltà il processo di unificazione.

ROMA. Sarà perché ieri era domenica ed in Germania, come in tutti i paesi anglosassoni, il week end è sacro; o sarà perché ad una offerta del presidente del consiglio di un altro Paese, sia pur generosa, non si risponde certo con comunicati stampa. Soprattutto se in ballo ci sono Maastricht, l'Unione Monetaria, e la presidenza della futura Banca Centrale Europea, l'istituto cioè che dovrà vigilare sui primi passi della moneta unica, quelli più precari e maggiormente irti di pericoli.

Fatto sta che da Bonn ieri è arrivato il più classico dei no comment all'offerta del presidente del consiglio, Romano Prodi: affidare ad Hans Tietmeyer, il capo della Bundesbank, l'arcigno custode del marco, la presidenza del futuro istituto europeo.

Un'uscita, quella di Prodi, tanto improvvisa quanto certamente destinata a far discutere in Europa. Se non altro perché sull'ambitissima poltrona aveva già messo da tempo messo gli occhi ed ottenuto una ipoteca, sino a ieri ritenuta solidissima, l'olandese Wim Duisenberg.

Il banchiere dei Paesi Bassi è un candidato sostenuto con particolare decisione proprio dai tedeschi i quali non vedono certo con favore i tentativi francesi di imporre un loro uomo, Michel Camdessus, attuale presidente del Fondo monetario inter-

nazionale.

La proposta di Prodi di affidare a Tietmeyer la banca centrale europea era stata fatta nel corso di una intervista rilasciata dal presidente del Consiglio italiano alla Welt am Sonntag. Non è l'unica «provocazione» che Prodi ha ritenuto di lanciare in questi giorni sul tavolo tedesco. Evidentemente sentendosi forte per la cura di risanamento finanziario applicata all'Italia e per evitare tensioni e speculazioni che rischiano di mettere a detrimento un processo decisionale europeo le cui tappe sono marcate dal corso di lunghi mesi nei quali ci saranno in alcuni paesi, come la Germania, delle verifiche elettorali, Prodi aveva proposto nei giorni scorsi di accelerare già al prossimo autunno la decisione sui paesi che verranno promossi o bocciati all'esame.

Si tratta, anche in questo, caso, di un argomento che va ad incidere su nervi scoperti. Non sorprende dunque che in Germania, per ora, si preferisca non prendere posizioni nette. Un portavoce del ministero delle Finanze ha però tenuto ieri a precisare che «è stato concordato a livello di Consiglio europeo che verrà deciso sulla base delle cifre effettive dell'anno 1997 e che tale decisione cadrà nella primavera del 1998». Un calendario che evidentemente il presidente del consiglio italiano conosce be-

nessimo, ma del quale intuisce altrettanto chiaramente i rischi. Ma non sembrano preoccupazioni in grado di toccare la sensibilità tedesca. In Germania, già dubbiosi sul fatto di partecipare ad una moneta unica «allargata» a paesi ritenuti da alcuni deboli o addirittura inaffidabili come l'Italia, si preferisce evitare scelte ritenute premature.

La Germania sarà però il paese chiave per la costruzione della futura Europa monetaria. Quando si tratterà di decidere se l'Italia potrà prendersi parte o meno, conterà certamente il rispetto dei famosi «parametri», ma non sarà indifferente la valutazione del colosso economico e politico tedesco. Anche perché, di fronte al miracolo Italia, difficilmente contestabile sul piano dei numeri, c'è chi in Germania comincia seriamente ad interrogarsi se non sia il caso di chiamar fuori proprio il marco dalla costruzione monetaria europea.

La «pausa» tedesca per un euro debole, quasi una fobia, rischia di tramutarsi in qualcosa di più che una semplice psicosi nazionale: nell'abbandono dell'Europa delle monete nel cui nome si è fatto il risanamento finanziario dell'Italia. Non sorprende, dunque, il pressing tedesco di Prodi. E, c'è da giurarci, siamo solo alle prime battute. Nonostante il muro di gomma incontrato dall'altra parte.

## Inps, pensioni-invalidi -130 mila nel '97

Le pensioni di invalidità dovrebbero diminuire nel 1997 di 130.000 unità raggiungendo quota 3.336.947: è quanto risulta dalle previsioni dell'Inps per l'anno in corso secondo il quale gli assegni di invalidità dovrebbero scendere di un ulteriore 3,8% dopo il calo del 3,7% del 1996 sul 1995.

L'importo annuo complessivo dei trattamenti di invalidità però, nonostante la diminuzione del numero, dovrebbe comportare una spesa superiore: 35.786 miliardi (+1,1% rispetto ai 35.388 del 1996). Infatti l'importo medio annuo dovrebbe toccare i 10.424.000 lire con un incremento del 5,1%.

Il complesso delle pensioni (vecchiaia, invalidità e superstiti) secondo le previsioni dell'Istituto dovrebbe raggiungere i 15.367.851 di cui 8.239.943 pensioni di vecchiaia (+1,1%) e 3.790.961 assegni ai superstiti (+1,5%). La spesa complessiva per questi trattamenti dovrebbe toccare i 197.094 miliardi con un aumento del 6,1%.

La crescita più alta nella spesa sarebbe dovuta soprattutto alle pensioni di vecchiaia che con un importo complessivo di 126.037 miliardi crescerebbero del 7,5%. Per quanto riguarda gli importi l'assegno medio dovrebbe raggiungere 12.825.000 lire con un aumento del 6% ma la crescita più alta dovrebbe registrarla l'assegno ai superstiti (13,6%) che raggiungerebbe 9.304.000 lire. Nel '97 l'importo medio della pensione di vecchiaia dovrebbe essere di 15.296.000 lire.

# Treni, un requiem per l'alta velocità?

Si ripensano i vecchi piani e spunta un altro obiettivo: «grande capacità»

ROMA. Un pezzo sulle Ferrovie? Confesso l'imbarazzo. Di questi tempi la principale occupazione delle Fs sembra quella di abbattere locomotori, fregare gli automobilisti ai passaggi a livello, sequestrare decine di migliaia di utenti - pardon «clienti» - immortalarsi in fantozziane scene di salvifiche gru che al primo alito di vento rovinano sui vagoni come bastoncini dello shanghai. Quanto al trasportare in orario e comodamente passeggeri e merci, questo sembra quasi un optional, l'occasione per prodursi al meglio in tutto il resto.

In questi tempi di debacle ferroviaria, scrivere di treni suscita dunque come un fastidioso senso di ritrosia, quasi che ti avessero chiesto una cosa sconveniente, che so, uccidere un uomo morto, sparare sulla Croce Rossa. Già perché, manco a farlo apposta, ci si è messa pure la toponomastica urbana ad infierire con sadica ironia. La sede centrale delle Fs, quella dove siedono i massimi dirigenti e dove si prendono le grandi decisioni strategiche, si trova proprio in piazza della Croce Rossa a Roma. Stesso indirizzo, stesso ingresso, e fa capolino anche la sede del ministero dei Trasporti. Persino il numero del centralino telefonico è identico. Cimoli-Burlando, uniti nell'arrotta.

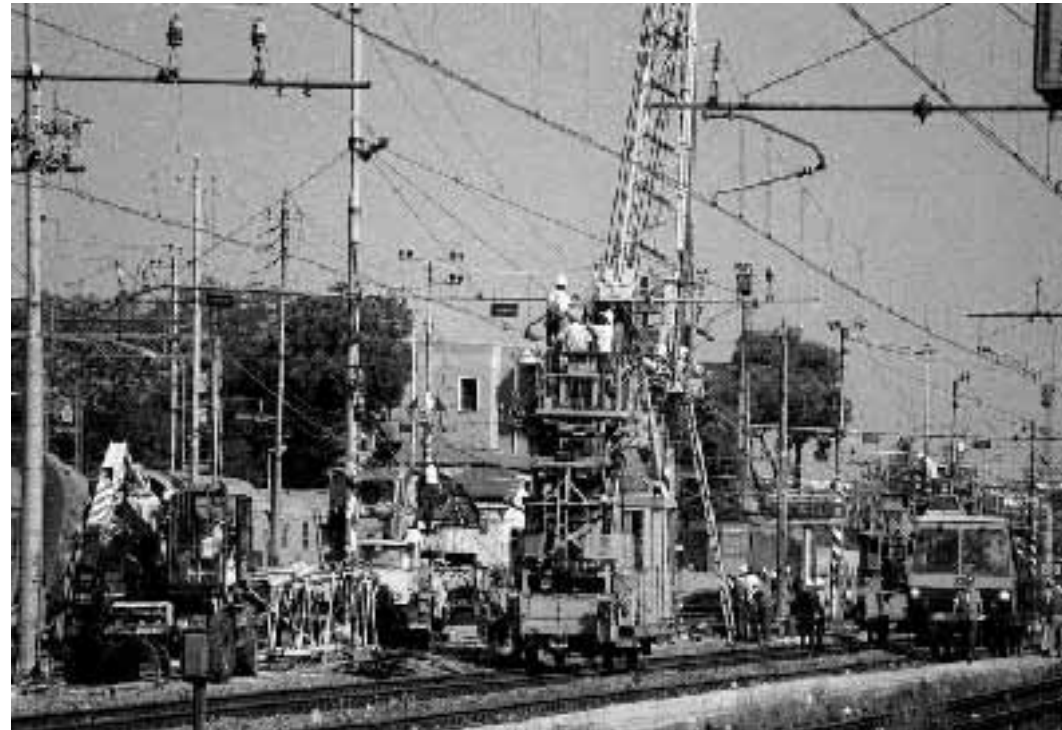
Per rendersi subito conto che tira aria di Caporetto, basta entrare nei corridoi, anonimi e grigi come sa essere solo un palazzaccio del potere romano di fine ottocento. Non importa il piano che si sceglie. Ministero o Ferrovie fa lo stesso. Musi lunghi, aria abbacchiata, estate rovinata. Ferragosto da dimenticare. Giornalista? Da queste parti suona quasi come sciacallo. Ma c'è anche qualcuno che trova la forza di scherzarsi su. «Forse è il caso che cambiamo indirizzo. Invece che in piazza Croce Rossa, sarebbe meglio trasferirci in via Nostra Signora di Lourdes». Viste le performance delle Fs, c'è da giurare che anche la volenterosa madonnina avrebbe qualche difficoltà ad intervenire con la necessaria efficacia.

«Io di bacchette magiche non ne possiedo. Dare efficienza alle Ferrovie italiane è un'opera che richiede non pochi mesi ma anni, almeno cinque». A differenza dei suoi predecessori, Claudio Burlando, ministro dei Trasporti, non si azzarda in promesse facili, regolarmente non mantenute, ma tiene i piedi per terra. Forse i miracoli se li sogna la notte, ma di giorno ha a che fare con incubi veri. Al centro della bufera, era inevitabile, c'è finito proprio lui. La destra lo ritiene il primo responsabile dello sfascio dei treni. E pretende a gran voce di cacciarlo, quasi come se fosse stato lui a guidare la corsa pazzesca del Reggio Calabria-Torino o magari avesse armeg-

giato sotto la gru di salvataggio per provocare la rovinosa caduta e spezzare in due l'Italia ferroviaria.

Responsabilità politica? «Ma come potevo risolvere in un anno cinquant'anni di scelte disseminate per le ferrovie?», si difende Burlando che ricorda i molti sforzi per invertire la rotta compiuti da quando sta al ministero. Difficile dargli torto. Magari per il ministro sarebbe più comodo mollare tutto e tornarsene a Genova al suo lavoro di ingegnere alla Elsg Bailey, lasciato per dare ascolto al tarlo della politica. Adesso, però, il suo indirizzo non è più in riva all'amato mare, bensì nell'afa appiccicaticcia di piazza della Croce Rossa. È lì che deve portar croce. E che croce!

Non si sa da dove partire. Dai treni che cominciano a deragliare o dai bilanci che fuori binario ci sono andati da anni? Il New York Times ha fatto un po' di paragoni. Le Ferrovie italiane sono quelle col più alto debito in assoluto: sette volte di più che in Germania o in Gran Bretagna. In compenso, gli stipendi sono da società in buona salute, in particolare quelli dei dirigenti (non licenziabili e dunque gonfiati nel numero da una gestione all'altra). Nel '96, ha calcolato il ministro del Tesoro, Carlo Azeglio Ciampi, le Ferrovie sono costate complessivamente al paese un impegno finanziario di 20.000 miliardi. Con 3.600 miliardi di perdite (sempre che non si scopra, magari tra qualche anno, che sono state di più). Per tenere in piedi la baracca, ogni giorno ognuno di noi paga, in tasse, un «biglietto» da mille lire. Te lo obliterano alla fon-



Toiati/Ansa

mo più a pagare stipendi e fornitori», lamenta. Altro che investimenti per rendere più sicura la rete, migliorare il servizio e magari anche correre a velocità record su e giù per l'Italia! Qua pare messa a rischio persino la sopravvivenza del più scassato dei «regroni», preziosissimo linguistico per definire le condotte dei pendolari.

È come un grido di disperazione quello che si innalza da piazza della Croce Rossa. Anche se poi è lo stesso

stintone: una, monopolista, per la gestione della rete; l'altra incaricata di far correre i treni, in concorrenza - eventualmente - con altre società private, italiane o straniere. C'è stata la rivolta dei ferrovieri e non se ne è fatto nulla. Ora Cimoli annuncia che verrà applicata dal prossimo anno. Vedremo.

Tangenti e malversazioni a parte, è il consociativismo coi sindacati - c'è chi parla di «collusione» - che ha contribuito a mandare in tilt i treni? Di certo, inutile negarlo, il sindacato ha da sempre un peso rilevante in piazza della Croce Rossa. Da sindacalista a dirigente delle Ferrovie o di una controllata è un salto che hanno fatto in molti. Ma è altrettanto vero che quello del ferroviere, non solo in Italia, è un lavoro tutto particolare. L'identificazione con l'azienda, o meglio, col proprio mestiere è un qualcosa che ha radici antiche, quasi romantiche in un tempo di innovazione continua e di inviti alla mobilità. E così c'è chi spiega lo stato quasi comatoso delle Fs più che con le promozioni interne, magari a forza di tessera, con l'immissione a livello dirigenziale di tanta gente venuta da fuori, esperta magari di chimica, di petrolio o di agenci politici, ma assai poco ferratina in tema di binari. Tanto che il prodotto trasportistico, il cuore operativo delle Ferrovie, ai tempi di Necci stava nelle mani delle quartè linee. Quelli più in su non avevano tempo, pensavano alle grandi strategie. O magari semplicemente agli stipendi, certo non di serie B.

«Noi collusi? Ma se non siamo nemmeno riusciti a firmare il nuovo contratto di lavoro», protesta il segretario della Filt-Cgil, Dino Testa. Poi ci ripensa. «Forse in passato possono esserci stati dei momenti di consociativismo, ma sono discorsi vecchi, ora la realtà è un'altra. Tant'è vero che non siamo ancora riusciti a firmare il nuovo contratto». Ma intanto è anche realtà che si è assistito ad un esodo quasi biblico della manodopera - 60.000 persone uscite in pochi anni -

mentre si discuteva di sviluppo delle Fs, c'è una marea di miliardi senza fine, roba da indigestione. «55.100 miliardi», dice programma 1994-2000. Scendendo nel concreto, ci si accorge che la capacità effettiva di spesa è molto minore. Tremilacinquecento miliardi secondo Cimoli, addirittura un terzo stando ai sindacati. Il risultato è sotto gli occhi di tutti. Mentre ci si sbrana a polemizzare sull'alta veloci-

Filt.

E allora? Cosa fare per tirarle fuori da un collasso che se non è «finale» è certamente «reale»? «Guardare ai costi di gestione e alla produttività, ma avere anche il coraggio della spesa», è la risposta del sindacato. Ammodernare la rete, renderla efficiente, puntare sul servizio ai passeggeri, andarsi a riprendere le merci che ora viaggiano su gomma. Insomma, investimenti. Investimenti? Sinora in ferrovia sono stati sinonimo di sprechi. O dei sogni faraonici che hanno cullato la gestione visionaria di Necci: treni ed alberghi, binari e fast-food, parcheggi e drugstore. Quell'era è finita fragorosamente la mattina del 15 settembre 1996, franata sulle intercettazioni telefoniche a Pacini Battaglia. Su quelle rovine si è probabilmente immolato anche il messaggio dell'alta velocità. Doveva essere pronta per il 2001, ma non se ne farà nulla prima del 2006. Ma quasi di sicuro non si farà. Già, perché a parte qualche cantiere dalle parti di Napoli, il resto è tutto fermo. La Tav, la società mista pubblico-privata, non riesce a spendere più delle ferrovie statali.

A guardare i piani di sviluppo delle Fs, c'è una marea di miliardi senza fine, roba da indigestione. «55.100 miliardi», dice programma 1994-2000. Scendendo nel concreto, ci si accorge che la capacità effettiva di spesa è molto minore. Tremilacinquecento miliardi secondo Cimoli, addirittura un terzo stando ai sindacati. Il risultato è sotto gli occhi di tutti. Mentre ci si sbrana a polemizzare sull'alta veloci-

più piano? O magari perché, come sospettano i sindacati, solo ora entra a regime la cura dimagrante del personale che, associata a tecnologie vecchie e allo «stressamento» delle vecchie linee produce un cocktail micidiale destinato ad esplodere nei prossimi mesi?

Sia come sia, le Fs non stanno più in piedi. «Ne siamo perfettamente consapevoli - dice Burlando - Ed è proprio per questo che, dopo anni di abbandono, abbiamo deciso di aprire una strada nuova». Con due priorità strategiche affidate al nuovo vertice: dosi massicce di tecnologia sulla rete (con un grosso sforzo per il controllo automatico del traffico) e quadruplicamento delle grandi direttrici (già approvato sulla Bologna-Milano). Temp? Due anni per le tecnologie, cinque-sei per il raddoppio. È l'alta velocità? Per Burlando non è un dogma. «Andare a 350 invece che a 300 conta poco. L'importante è avere linee a grande capacità, per passeggeri e merci».

Già, «grande capacità». È il nuovo slogan che sta sostituendo, un po' in sordina ma con decisione, l'ormai disgraziata «alta velocità». Linee magari meno veloci di quelle progettate qualche anno fa, ma capaci di sostenere un traffico più grande, più efficace, di passeggeri e di merci. «Il riarmamento della rete dovrà anche essere l'occasione di risolvere il problema dei grandi nodi urbani: Roma, Firenze, Bologna, Milano, Napoli», puntualizza Testa. Insomma, non più treni velocissimi che corrono azzetici col vuoto intorno e magari anche dentro, bensì un sistema integrato e moderno in tutti i suoi aspetti, dal treno dei grandi viaggiatori a quello dei pendolari al vagoncino che porta in Germania i pomodori del Sud.

«Grande capacità», dunque. Ma sarà anche «capacità» di spesa? «Si cambia per fare - risponde il sottosegretario ai Trasporti, Pino Soriero - Ci sono le condizioni perché non siano impigni presi nel vuoto. Sia perché parliamo da progetti concreti, da realizzazioni singole tratte in cui già ci sono intese con Comuni e Regioni; sia perché le procedure di spesa sono state semplificate, a partire dal progetto sbloccocantieri. Ed in questa direzione il vertice delle Ferrovie è stato fortemente impegnato». Insomma, dopo i disastri del passato con tutti i loro riflessi sull'oggi, dopo tanti piani e progetti, siamo alla scommessa del fare. Su di essa Burlando ha puntato tutte le sue carte ferroviarie. I suoi predecessori hanno tutti fallito. Ce la farà, invece, l'uomo venuto dal mare?

Gildo Campesato

« Cimoli batte cassa in cerca di fondi Ma Ciampi frena E intanto la rete è un colabrodo »

« Che Ciampi sia riluttante a buttare altri soldi in questa voragine senza fondo è più che comprensibile. Anche se, paradossalmente, quasi come un cane che si morde la coda, mai come ora le Ferrovie hanno avuto così disperato bisogno di fondi per ammodernare gli impianti e risollevarsi dalla china in cui sono deragliate. Un rebus quasi inestricabile, con Maastricht alle porte. Il più preoccupato sembra proprio Cimoli, l'uomo messo dal governo alla guida della macchina ferroviaria. «Se lo Stato continua a tagliarci i fondi, non riuscire-

Cimoli, arrivato in ferrovia da neanche un anno, ad ammettere per primo che è più facile sciogliere un mistero tomiastico piuttosto che capirci qualcosa della gestione che in via di principio dovrebbe controllare: «Non siamo in grado di sapere quanto ci costa spostare un vagoncino da Napoli a Genova».

A dire il vero, a riportare un po' di chiarezza nei conti delle ferrovie ci aveva provato il presidente del Consiglio, Romano Prodi. Con una direttiva che, sulla scorta delle indicazioni venute dalla Comunità Europea, si proponeva di creare due società di-

« Ridotte al coma, Fs alla ricerca di nuove strategie Basta megasogni, si torna ai binari »

« con la pace sindacale assicurata da buoni aumenti di stipendio. Tuttavia, nonostante le uscite, alle Fs il rapporto ricavi-salari è rimasto clamorosamente lo stesso. «Le cose sono cambiate, i salari reali sono scesi. E si parla di altri 30.000 esuberanti. Inaccettabile», protesta Testa. Già. Resta grande e diffusa la tentazione di stringere tutto, o quasi, sui costi della manodopera (magari sfumando sugli strapagati dirigenti o pseudo tali, come è avvenuto in passato). «Un'altra cura dimagrante? Sarebbe un errore: le Ferrovie andrebbero drittte dritte verso il collasso finale», avverte il leader della

« tà, resta tutto fermo. Parco macchine più vecchio d'Europa, locomotive che passano più tempo in officina che sui binari, treni nuovi che si rompono come se fossero stati fatti in casa, carrozze tipo museo dell'emigrazione, rete di trasporto con una potenza elettrica come quando si andava a vapore così che se ci metti sopra un locomotore nuovo sei sicuro che si ferma una volta su due. In compenso, sorpresa, abbiamo molto meno morti da treno che le superefficienze ferroviarie francesi o le private linee britanniche. Più sicurezza? Fortuna sfacciata? O che non sia perché si va

## In Turchia super bacino genovese

Si è concluso ieri con l'ormeggio nel cantiere del porto di Tuzla, a sud ovest di Istanbul, in Turchia, il viaggio del superbacino di carenaggio galleggiante salpato all'alba del 26 luglio scorso da Genova perché acquistato dall'imprenditore turco Kahraman Sadikoglu che lo utilizzerà per le riparazioni navali. Lo ha comunicato Paolo Rizzo, uno dei titolari della società genovese di brokeraggio Cambiaso & Rizzo che hanno compiuto la trattativa con l'industriale turco. «Abbiamo avuto comunicazione dell'arrivo dallo stesso Sadikoglu - ha spiegato Rizzo - e siamo molto soddisfatti non solo per l'affare stipulato a dispetto di chi dubitava che il bacino potesse farcela a giungere a destinazione ma anche perché ha compiuto l'impresa in così poco tempo». Le previsioni, per il viaggio del superbacino che da quasi 30 anni si trovava a Genova incompiuto e inutilizzato, parlavano di almeno 25-30 giorni di viaggio.