

Domenica 19 aprile 1998

6 l'Unità

## IL DISASTRO DELLE FERROVIE



«Far pagare ai contribuenti il costo del lavoro? Idea sbagliata»

## Cofferati bocchia la ricetta Demattè

«Pensi alla qualità delle Ferrovie Non a scaricare i costi sullo Stato»

ROMA. Ha passato una mattinata insolita, Sergio Cofferati. E si è divertito. Lo si capisce dai larghi sorrisi che distribuisce in giro. Circonda da centinaia di bambini delle scuole elementari e medie, che poi ha premiato, ha partecipato ad Ostia ad una manifestazione contro lo sfruttamento dei bambini e del lavoro minorile e per ricordare l'omicidio di Iqbal Masih, il ragazzino pakistano di 13 anni ucciso perché simbolo del riscatto contro la schiavitù. È contento, il segretario della Cgil, perché si sono mossi in tanti per testimoniare che anche nel nostro paese questa piaga va sconfitta. Un sorriso che prende una piega amara non appena gli si nomina il presidente delle Fs: l'intervista di Claudio Demattè al nostro giornale non gli è piaciuta. Per niente. E, come suo solito, non usa mezzi termini.

Allora Cofferati, le ferrovie italiane costano troppo o no ai contribuenti?

«Sì, costano molto e gli offrono un servizio inadeguato, anzi da qualche tempo, non sicuro. Per questo penso che il problema centrale delle nostre ferrovie sia la loro efficienza, ovvero la qualità del servizio e l'equilibrio nei costi di gestione. Ecco perché sorprende negativamente, crea addirittura una sensazione sgradevole, che il professor Demattè nelle sue prime uscite pubbliche non spenda una parola sullo stato dell'azienda, sulle sue condizioni. E immagino che ne avrebbe, di cose da dire. Invece, sceglie la strada, quasi banale, della polemica sulle retribuzioni e il costo del lavoro. Non sui costi di produzione, sul costo del lavoro».

La ricetta Demattè per le Fs è sbagliata?

«Al professor Demattè non dovrebbe sfuggire, anche se ne parla solo a proposito del tema che ha scelto di lanciare, ma sarà utile affrontare pure gli altri, che l'ultimo contratto di lavoro approvato con una maggioranza risicatissima, introduce forti elementi di novità. Rallenta sensibilmente le dinamiche retributive e definisce criteri e strumenti per la riorganizzazione dell'impresa. La sfida per tutti è questa. Quelle indicate da Demattè sono scorciatoie impercorribili, che eludono il cuore del problema».

Non le piace l'idea di trasferire sul bilancio dello Stato la quota di costo del lavoro considerata «ec-

cedente», per rendere competitiva l'azienda in Europa?

«Sul bilancio dello Stato? Gestire un'azienda così non è difficile. Ma saremmo di fronte a un caso clamoroso di alterazione della concorrenza. Che venga proprio da Demattè sorprende e sconcerta. Per i lavoratori attuali si prefigura un intervento assistenziale dello Stato, che si farebbe carico della differenza di costi. Davvero una bella idea di libero mercato. Per i lavoratori futuri si ipotizza una decurtazione, non delle condizioni retributive, ma dei diritti, visto che gli stipendi degli eventuali assunti, eventuali perché stando alle dichiarazioni delle ferrovie sulle dimensioni dell'organico mi sembrano di là da venire, sarebbero comunque, fin da ora, contratto alla mano, sensibilmente inferiori. In ogni caso sarà la Ue a impedirci di percorrere la scorciatoia dello spostamento sul bilancio pubblico, che provoca solo danni. Si va fuori mercato non solo se i costi sono troppo alti, ma anche se la qualità del prodotto è scarsa. Demattè non può avere attenzione ai costi e mostrare olimpico disinteresse per la qualità».

Qual è la ricetta Cofferati?

«Il professor Demattè si deve convincere che interventi sulle dinamiche di costo separati da interventi sull'organizzazione delle ferrovie non danno risultati e creano problemi. Basta leggere la storia degli ultimi anni: ripensi, Demattè, a ciò che hanno fatto i suoi predecessori e ne tragga elementi di valutazione serena. Le Fs hanno ridotto in misura rilevante gli organici, alleggerendo così i loro costi e scaricandoli sulla collettività. Ma non avendo agito sull'organizzazione interna non hanno recuperato né efficienza, né qualità. E noi italiani abbiamo sopportato fin qui questi errori di gestione. Ora è necessario un cambiamento profondo, che non

Si può andare fuori mercato anche perché il servizio è scadente

può prescindere da una modifica dell'attuale assetto delle Fs e delle sue società, con un aumento dell'autonomia gestionale e delle re-

Il segretario della Cgil Sergio Cofferati

## LE REAZIONI

## La Cisl fuori dal coro «Proposta accettabile come per i tranvieri»

ROMA. Sono stati i sindacati a replicare per primi ieri, alla ricetta proposta dal presidente Claudio Demattè per risanare le ferrovie italiane. Se Uil, Sma e Comu dicono dei no più o meno fermi, è la Cisl ad accogliere favorevolmente le idee di Demattè. «Le proposte del presidente - ha dichiarato il segretario confederale della Cisl, Natale Forlani - sono accettabili», perché ricalcano la strada intrapresa con gli autoferotranvieri. «L'esigenza di diminuire il costo del lavoro - ha spiegato Forlani - è stata affrontata con l'aumento della produttività, la calmierizzazione del trend generale ed i salari differenziati. La sommatoria di questi tre percorsi può dare nel tempo dei buoni risultati. Demattè ha fatto anche un'altra proposta interessante, vedere come poter fare dei

risparmi contrattuali. Il problema è solo sedersi ed esaminare le varie idee per vedere se sono valide». Ma c'è una premessa: la credibilità dei piani di risanamento erilanciano.

Contrario invece Pietro Larizza, segretario generale della Uil. «Demattè - ha commentato Larizza - ripete sistematicamente le scorciatoie che si cercano in tutte le situazioni difficili. Quelli che ci riescono, nei momenti critici, cercano di recuperare i costi in una sola logica: espandersi sul mercato, allargare il campo d'attività. Altri, che non vogliono o non possono, cercano altre soluzioni: ridurre i costi del lavoro». Per Larizza la comparazione con le medie europee «è un po' comica». Se devono esserci stipendi uguali per le stesse categorie in tutta Europa, allora gli stipendi

dei metalmeccanici italiani devono aumentare del 50% e magari quelli dei ferrovieri diminuire del 20%». Il leader della Uil ha concluso sottolineando che «la competizione avviene su tutto: ma nelle ferrovie non è competizione, è comparazione».

Ai macchinisti del Comu e dello Sma, che non vedono in un patto sul costo del lavoro la soluzione dei problemi aziendali, le parole di Demattè suonano un po' stonate. «Prima di fare nuove proposte - ha detto Diego Giordano dello Sma - il presidente rispetti intanto il nuovo contratto, che se venisse applicato darebbe benefici ai costi. Per il resto, compreso i salari ridotti, se ne parlerà col prossimo contratto, nel 2000. Non sono gli stipendi ad aumentare i costi ma gli sprechi, le forniture e gli appalti». Per Savio Galvani del Comu «Demattè scopre l'acqua calda quando dice che c'è un divario tra costi e ricavi e che le tariffe sono basse. Da lui mi aspetto analisi più approfondite». Il patto va fatto prima tra azienda e governo: «Scarica sul governo le responsabilità. Vediamoci invece tre e capiamo a fondo i problemi delle Fs. Un patto lo vogliamo fare sulla pietra, non sulla sabbia».

Recuperare questo consenso è indispensabile non solo per noi, ma anche per l'azienda. La riorganizzazione presuppone anche che Demattè costruisca un modello di relazioni e di rapporti contrattuali con noi assai diverso, nel quale la contrattazione decentrata acquisti un peso e un valore che nel sistema delle ferrovie non ha mai avuto. Dopo di che, penso anch'io che le dinamiche dei costi futuri vadano assolutamente ridotte, compresa quella del costo del lavoro unitario. Non come pensa Demattè: collegando, come si è fatto in tanti settori privati, quote consistenti della retribuzione alla produttività e al raggiungimento di obiettivi comuni».

Lei dunque è disponibile a cambiare la struttura degli stipendi.

«Certo, penso che vada cambiata e che vada aumentata la produttività. Demattè propone un patto neocorporativo. Dice, in soldoni, ai ferrovieri attuali: non preoccupatevi, nulla vi sarà tolto, pagheranno i nuovi; poi si rivolge al governo: l'eccesso di costo è vostro. Per quel che mi riguarda la risposta è: no, grazie. Se a pagare il conto devono essere altri, non ci stiamo. Se invece vuole davvero innovare troverà la Cgil pronta, anzi siamo noi a chiederlo».

Cosa pensa dell'insistenza di Demattè sull'aumento delle tariffe?

«La riorganizzazione del sistema tariffario delle Fs e l'aumento dei biglietti non va misurato solo sui valori della concorrenza europea. Serve un equilibrio con l'esigenza di governare le dinamiche inflattive in Italia: i vincoli della politica dei redditi non possono valere per gli altri e non per le Fs. E tenga anche conto il presidente che aumenti consistenti delle tariffe con l'attuale qualità del servizio non sarebbero straordinariamente popolari».

Morena Pivetti

Gli italiani hanno già pagato troppo. Bisogna rompere col passato

hanno segnato una rottura importante: non a caso si sono prodotte tante contrarietà, visto che le novità ipotizzate non sono piaciute a tutti.

sponsabilità di ciascuna e della qualificazione e selezione degli investimenti per l'innovazione».

Lei ripropone di ribaltare il modello organizzativo delle Fs.

«Con l'utilizzo indiscriminato dei prepensionamenti l'azienda ha perso quote di professionalità che vanno rapidamente ricostruite. Non esiste oggi un problema astratto di organico o di costo generico dei dipendenti. Esistono tanti problemi diversi, di efficacia, di qualità, di motivazione. Il che necessita, ad esempio, un decentramento forte di responsabilità. L'efficacia del servizio si ottiene solo introducendo modelli organizzativi che vanno di-

scussi e concordati non a Villa Patrizi, ma nei singoli territori. Questo vuol dire cambiare profondamente la struttura di gestione. E mi piacerebbe sapere perché il presidente non ne parla. Capisco che si tratta di un tema difficile, che aprirà tensioni forti con i dirigenti che hanno posizioni di rendita consolidata. Questa però, è una delle novità che questo gruppo dirigente deve produrre».

Lei chiede una rottura col passato, che per ora non vede.

«L'obiettivo comune è l'efficienza delle ferrovie e l'efficacia del servizio. Presuppone una cesura vera. Con il nuovo contratto i sindacati

## SCIOPERO COMU

## Il 5 maggio i macchinisti si fermano per sette ore



to ai futuri investimenti. Quando non si vuole prendere in esame un problema come la flessibilità di orario del personale di macchina è evidente che non si vuole affrontare il tema della sicurezza». Molto polemico, da subito, le reazioni della Fil-Cgil. «Il piano non convince nemmeno noi - dichiara il segretario generale Guido Abbadessa - ma la motivazione dello sciopero del Comu non ci pare sufficiente. Basta con le strumentalizzazioni. Lo sciopero nasconde la voglia di riaprire il contratto che invece non può essere rimesso in discussione. Quello che serve, ora, è un confronto serio, tutti insieme».

## INCIDENTI &amp; RITARDI

## Arezzo, Intercity in panne Auto sui binari a Brescia



do sui binari, è stata investita da un treno «Intercity». L'incidente è avvenuto verso le 22.30 e non ha causato feriti tra i passeggeri e il personale in servizio sul treno, mentre il conducente della vettura era stato estratto da alcune persone prima dell'impatto con il convoglio. La linea ferroviaria è rimasta bloccata per circa un'ora per consentire la rimozione dell'auto. Con ogni probabilità l'automobilista era stato colto da un malore ed era per questo finito sui binari. Il convoglio non ha potuto evitare l'urto, e si è fermato poco più avanti. L'uomo coinvolto, è stato medicato per alcune contusioni riportate sfondando le barriere.

## FORMAZIONE LAVORO

## E Burlando rassicura i contrattisti: sarete assunti



cui il contratto è scaduto e non è stato rinnovato». «Per quelli in scadenza a maggio - ha precisato il ministro - mi risulta che le Ferrovie abbiano già garantito il posto di lavoro». Secondo Burlando è necessaria una ristrutturazione delle Fs: «Non è possibile che venga assunta gente dove non ce n'è bisogno e non siano rinforzati gli organici nelle aree in cui si registra una carenza, come in Liguria. E non è possibile che dipendenti con 37 anni di anzianità non se ne vadano. In ferrovia ci sono 3.700 persone in area esubero e 3000 giovani appesi al posto». I precari, che sono costituiti in coordinamento, hanno denunciato «difficili» condizioni di lavoro.

## Cambio ai vertici di Roma 2000 e Grandi Stazioni

ROMA. Cesare Ferrero è il nuovo presidente di Metropolis, la società delle Ferrovie incaricata di gestire gli immobili non strumentali delle Fs. Ferrero è un docente dell'Università Bocconi come il presidente delle Fs, Claudio Demattè. Amministratore delegato resta per il momento Daniel Buaron, un manager dell'era Necci, ma circola insistentemente la voce che dovrebbe lasciare l'incarico nelle prossime settimane. Dal consiglio di amministrazione escono Fulvio Conti (passato da Fs a Telecom), sostituito appunto da Ferrero, e Massimo Caputi, com'era nelle attese della vigilia. Novità anche per il consiglio di Grandi Stazioni, la società costituita per gestire le undici maggiori stazioni italiane sull'esempio di Termini spa, (si tratta delle stazioni di Torino, Genova, Milano, Venezia, Verona, Firenze, Bologna, Roma, Napoli, Bari e Palermo): entrano Francesco Mengozzi (che ha sostituito Conti come direttore generale per la finanza), e Mauro Moretti (direttore dell'Asa Rete); escono Daniel Buaron e Fulvio Conti.

Cambia infine anche il consiglio d'amministrazione di Roma 2000, la società mista Fs-Comune di Roma e costruttori, incaricata di gestire parte del Giubileo. Alfio Marchini lascia la carica di amministratore delegato ed escono Conti e Marcello Foschini; il nuovo presidente è Enzo Proietti (ex consigliere comunale del Pds), il nuovo amministratore delegato Giovanni Caprio; come consiglieri entrano anche Francesco Mengozzi e Paolo Ripa. Marchini si era già dimesso dopo la recente nomina al consiglio d'amministrazione della Banca di Roma. Con queste nomine si dà un nuovo assetto a tutto il patrimonio immobiliare delle Ferrovie dello Stato suddividendolo tra immobili non da vendere, immobili che si possono invece collocare sul mercato e grandi stazioni, la cui gestione prevede un'attività mista, sia per l'uso tipicamente ferroviario che per altri usi (per esempio quello commerciale).