

## IL DISASTRO DELLE FERROVIE

l'Unità 7  
Lunedì 20 aprile 1998

Il ministro replica al presidente delle Ferrovie: per le lunghe percorrenze non si possono coprire le perdite con i soldi pubblici

# «Alle Fs serve più efficienza»

## Burlando a Demattè: il costo del lavoro è uno dei problemi

ROMA. Il Genoa ha giocato sabato l'anticipo di serie B. La partita, a cui da acceso tifoso teneva parecchio (anche se per la serie A i genovesi dovranno lottare con le unghie e con i denti), Claudio Burlando l'ha già vinta e vista e può dedicare questa giornata di domenica alla famiglia. Ma non si sottrae, anche in queste ore di relax, a tornare a parlare sul caso Ferrovie. Dopo le proposte del presidente delle Fs, Claudio Demattè e il «no, grazie» del leader della Cgil Cofferati, il ministro dei Trasporti dice la sua nel dibattito che si è aperto. E «non per voler dare un colpo al cerchio e uno alla botte, ma perché le ristrutturazioni aziendali si fanno così». E spiega che «il costo del lavoro è un problema da affrontare», ma che «le ferrovie non si risanano senza un intervento profondo sui modelli organizzativi e sull'efficienza aziendale».

Claudio Demattè sostiene che anche per il governo gli esami non sono finiti, che non avete fatto tutto ciò che dovevate.

«Cerchiamo di mettere ordine e facciamo un passo indietro. Un anno e mezzo fa abbiamo cambiato i vertici aziendali e nominato Giancarlo Cimoli amministratore delegato, un paio di mesi fa abbiamo completato il quadro col nuovo consiglio d'amministrazione e l'ar-

rivo dello stesso Demattè. Il quale, come ci ha ripetuto, stima molto Cimoli e ha posto come condizione per accettare l'incarico, che rimanesse al proprio posto. Questo gruppo dirigente ci ha chiesto tre condizioni per riportare le ferrovie in pareggio. Di poter investire per dieci anni 7 mila miliardi l'anno abbastanza liberamente, più per ristruc-

Lo Stato ha fatto il suo dovere. Ora tocca ai dirigenti

ture l'esistente che per il nuovo: abbiamo detto sì; di partire con un contratto di servizio che garantisca 6 mila miliardi l'anno e poi scendere mano a mano che l'azienda recuperava efficienza; un altro sì; infine di avere una deroga per le pensioni che mantenesse alcune finestre di uscita; ancora sì. Abbiamo aggiunto nel bilancio pubblico del '98, 1000 miliardi per i passaggi a livello. È vero, non abbiamo ancora varato l'aumento delle tariffe. Questo perché il Tesoro ha chiesto all'azienda di rivedere i conti del piano d'impresa tenendo conto del nuovo contratto

di lavoro. Ma ricordiamoci che parliamo di dieci miliardi di ricavi in più al mese, che non mi sembrano decisivi per le sorti delle Fs».

La vostra parte, come sostiene anche Prodi, l'avete fatta

«Penso di sì. Sulla base di queste tre condizioni l'azienda ha costruito il piano d'impresa, che il governo ha approvato, e ha garantito che sarebbe stata in grado di rimettere a posto i conti. L'attuale gruppo dirigente conosceva e conosce i vincoli e le opportunità. A prescindere dall'incidenza del costo del lavoro che, è vero, è molto alta. Ma come lo era per Alitalia e per i porti, che pure hanno portato a termine con successo l'opera di risanamento. Se le cose sono cambiate, se pensano

di non riuscire a mantenere gli impegni, lo dicano. Finora non è stato così. E chi, ora, deve essere protagonista della ristrutturazione? Il governo o l'azienda? Chi è titolare dei rapporti col sindacato?»

Demattè è molto preoccupato per la liberalizzazione europea e l'arrivo della concorrenza. Per questo chiede di trasferire al bilancio dello stato il costo del lavoro precedente.

«Abbiamo applicato ora la direttiva 440 per la liberalizzazione, per dare tempo alle Fs di prepararsi alla separazione contabile tra rete e servi-

zio e perché potesse introdurre la contabilità analitica. Con l'inizio del '99 entrambe saranno operative. A quel punto ci saranno contabilità separate per le infrastrutture, ovvero i binari, e per il servizio di trasporto, che a sua volta è diviso in tre parti: trasporto locale, treni a lunga percorrenza e merci. Le infrastrutture restano in mano pubblica,

D'accordo con Cofferati In Alitalia i dipendenti hanno azioni

quindi a carico dello Stato, che fisserà il prezzo per l'utilizzo delle tratte. Dal 2000 il trasporto locale passa alle Regioni, che stipuleranno contratti di servizio con le Fs: a carico dell'utente ci sarà non meno del 35% del costo, fino al restante 65% ancora pubblico. A vedersela con la concorrenza, come prevede la direttiva Ue, rimarranno i treni a lunga percorrenza e merci».

Lei esclude che la Commissione europea consenta un'operazione extra-bilancio?

«Per le lunghe percorrenze e le merci la commissione europea non

permetterà deroghe: non ci potranno essere perdite coperte con soldi pubblici. Fino a quando non sapremo come sono suddivisi i costi tra queste quattro aree, non siamo in grado di determinare quale sia il costo del lavoro in eccesso».

Qual è la ricetta Burlando?

«Veniamo al cuore del problema: processi di ristrutturazione com-

piessi come quelli delle Fs hanno avuto e avranno successo solo se affrontano contemporaneamente il controllo delle dinamiche del costo del lavoro e la revisione dei modelli organizzativi interni. E cito tre esperienze proprio delle Fs per spiegarlo. L'onorevole Duca ricorda sempre che, grazie a un accordo fatto in alcune regioni della fascia adriatica

tra azienda e sindacato, il costo del lavoro è stato ridotto del 30%. Allora esistono modelli interni che funzionano. Che giudizio danno i vertici delle Fs di quest'esperienza? Forse scopriranno che i costi si avvicinano già alla media europea. Secondo esempio: il trasporto merci. Nel '96 il fatturato fu di 1300 miliardi, le perdite di 900 miliardi, circa il 75%; nel 1997 il fatturato è salito a 1450 miliardi e le perdite sono scese a 650 miliardi, circa il 50%; nel '98 siamo a 1650 miliardi di fatturato e a 350-400 di perdite. Il direttore del settore, Maurizio Bussolo, mi garantisce che in due anni va pari e poi inizia a produrre utili. C'è un dirigente di Demattè che dimostra che si può guadagnare. Terzo esempio: molti ferrovieri, in giro per l'Italia, mi dicono che sulle linee viaggiano troppi Eurostar, dato che il quadruplicamento ancora non c'è, e che questo crea grossi problemi alle merci e a tutti gli altri treni. Si può rivedere l'assetto organizzativo di questo settore o si sbagliano tutti?»

Quindi è d'accordo con Cofferati quando chiede nuovi modelli organizzativi e contrattazione decentrata?

«Sono convinto che vada chiesto uno sforzo al management perché lavori sull'efficacia e sull'efficienza dell'organizzazione interna. A questa discussione va data continuità nella sede propria, in un confronto diretto tra sindacati ed azienda. Quanto possono guadagnare e risparmiare le Fs se si organizzano bene? Ecco perché dico, troviamo un mix tra interventi sul costo del lavoro e modelli gestionali».

Il segretario della Cgil, sull'«Unità», si è detto disponibile a rivedere la struttura delle retribuzioni e a legarla alla produttività.

«È un'apertura interessante, che va colta. Qui sta la chiave di un recupero di efficienza. Del resto perché abbiamo dato le azioni Alitalia ai dipendenti? Per renderli partecipi dei risultati dell'impresa. La strada proposta da Demattè rischia di far chiudere entrambi gli occhi sulle paurose inefficienze delle Fs. Proprio lui spiega che quest'azienda va ricostruita dalle fondamenta. Immagino intenda anche sul versante del rapporto tra vertice e base, della valorizzazione dei gruppi di comando intermedi. Devono essere i lavoratori e i dirigenti i protagonisti di questo processo di recupero di produttività. Altre soluzioni non farebbero che deresponsabilizzare tutti».

In conclusione, lei comprende la denuncia di Demattè ma suggerisce un altro modo di affrontare la questione costi.

«Sì, capisco le preoccupazioni del presidente. Ma nei porti e all'Alitalia non è cambiato solo il costo del lavoro. È cambiato il modo con cui si lavora. Solo valorizzando le economie e le potenzialità interne le ferrovie potranno risanarsi».

## HANNO DETTO

## Demattè: costi troppo alti

ROMA. Queste le proposte del presidente delle Fs, Demattè.

GLI ESAMI - «Gli esami vanno bene. Prima però lo stato faccia i suoi. Ci dicano se il servizio ferroviario costa o no, al contribuente, più del lecito. Se vogliono determinare le tariffe, paghino all'azienda la differenza tra costi e ricavi in tempo. Sulle tariffe non ci hanno dato l'aumento per il 1998».

I COSTI - «Le ferrovie costano più del dovuto. Il costo di un treno per chilometro percorso è superiore del 42% a quello di tedeschi, francesi e spagnoli. Poi ci tariffe troppo basse. Di questo 42%, il 30%, i due terzi, deriva da un maggior costo del lavoro. Lo stato non può scaricare sul management questo problema: mandino i segnali giusti, anche al sindacato».

IL CONTRATTO - «È innovativo, ma non aiuta molto. Congela i costi. Non è sufficiente per entrare in Europa».

LA CONCORRENZA - «Una volta nell'Euro, se non saremo competitivi ci toseranno come le pecore. Il processo di liberalizzazione procederà speditamente: Francia, Germania e Spagna premeranno l'acceleratore. Dobbiamo fare un'operazione verità per garantire un futuro alle Fs».

LA RICETTA DEMATTÈ - «Il costo del lavoro è eccessivo ma non possiamo chiedere ai ferrovieri di tagliarsi lo stipendio del 25%. La mia proposta è: stabilire l'eccesso di costo del lavoro che non possiamo sopportare, stacciamolo dall'azienda e portiamolo sul bilancio dello stato. I nuovi assunti avranno salari simili a quelli europei. Per questo occorre un patto tra governo e sindacati».

I DIRIGENTI - «In ferrovia sono 900 su 120 mila dipendenti: percentualmente non sono troppi. Quanto alla qualità ci sono dirigenti straordinari e altri che non valgono niente, ma non possiamo mandarli via. Bisogna valorizzare le risorse interne e integrare vecchi e nuovi dirigenti».



## Cofferati: servizio inadeguato

ROMA. Ecco le risposte di Sergio Cofferati, segretario della Cgil.

I COSTI - «Le ferrovie costano molto, offrono un servizio inadeguato e non sicuro. Il problema non sono i costi in sé ma l'efficienza e la qualità del servizio. Sorprende negativamente che Demattè non spenda una parola sullo stato dell'azienda. Invece sceglie la polemica sulle retribuzioni».

IL CONTRATTO - «L'ultimo contratto introduce forti novità: rallenta sensibilmente le dinamiche retributive e definisce strumenti e criteri per la riorganizzazione dell'impresa. La sfida per tutti è questa. Quelle di Demattè sono scorciatoie impercipienti».

LA RICETTA DEMATTÈ - «Demattè propone un patto neo-corporativo. Dice ai ferrovieri attuali: non preoccupatevi, nulla vi sarà tolto, pagheranno i nuovi, che avranno stipendi più bassi. 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 innovare troverà la Cgil pronta».

LA RICETTA COFFERATI - «Interventi sui costi separati da interventi sull'organizzazione delle ferrovie non danno risultati. È necessaria una rottura col passato: bisogna modificare l'assetto delle Fs e delle sue società aumentando l'autonomia gestionale e selezionando gli investimenti. L'efficienza del servizio si ottiene solo ribaltando i modelli organizzativi, decentrando e trovando le soluzioni nei singoli territori con la contrattazione».

LE RETRIBUZIONI - «Le dinamiche dei costi futuri vanno ridotte. Si può cambiare la struttura del salario e collegare quote consistenti alla produttività e ad obiettivi comuni».

LE TARIFFE - «Il metro non può essere solo europeo. Forti aumenti con questo tipo di servizio sarebbero impopolari».



Claudio Burlando, ministro dei Trasporti

Piccone Donatella

Morena Pivetti

Il presidente lancia la società. A fine mese il parere della Consob, in maggio la quotazione

## Il Bologna in Borsa punta su stadio e vivaio

Gazzoni: «Abbiamo ottenuto per trent'anni la gestione del Dall'Ara, lo faremo fruttare con concerti, negozi, anche un ristorante».

BOLOGNA. Come quotare in Borsa una società di calcio facendo finta che non lo sia. Dopo la Lazio anche il Bologna, alla fine di maggio, si potrà trovare sul listino di Piazza Affari. Ma perseguendo una strada diversa. A prima vista si direbbe esattamente opposta. Quanto più la Lazio è consapevole che il proprio titolo oscillerà molto a seconda delle prestazioni sportive della squadra, tanto meno il Bologna vuole rischiare questo percorso.

L'intento di Giuseppe Gazzoni Frascara, che ieri ha illustrato il suo progetto alla stampa italiana e straniera, è quello di convincere gli investitori a puntare sul «Bologna Football Club 1909» in base alla stabilità che offre. «La volatilità del calcio è troppo alta - ha detto chiaramente il presidente rossoblu - c'è il rendimento tecnico della squadra, ma anche le decisioni degli arbitri. Quindi bisogna mettere qualcosa di sostanziale nel pacchetto e quello su cui punta il Bologna si divide in tre punti: lo stadio, il vivaio, la fidelizzazione dei tifosi».

Se la quotazione della Lazio fosse un flop il Bologna che farebbe?

«Andrebbe avanti per la sua strada. I risultati che otterrà la Lazio, nel bene e nel male, non influenzeranno il Bologna, che ha meno pretese. E comunque le prospettive del calcio italiano sono positive. Dopo il '99 si liberalizzeranno i diritti tv e le scommesse e questo porterà ad un notevole incremento delle entrate». Un esempio? «Oggi dai diritti tv il Bologna ricava 7-8 miliardi di lire, quando si potranno controllare direttamente i diritti esteri e i pay per view passeremo a 25-28 miliardi ogni anno. Pensate che adesso gli abbonati pay per view del Bologna sono 7.600, il 6,25% del totale».

Il capitolo televisione sarà quello delle maggiori entrate delle attività a stretto contatto con il calcio giocato. Attualmente il parco giocatori è valutato tra i 60 e i 70 miliardi. Nel 2000 Gazzoni ipotizza di investire ogni anno 30 miliardi sulla squadra per avere una rosa di 18 giocatori. Non è previsto un guadagno dai trasferimenti dei giocatori, il cosiddetto calciomercato. L'obiettivo, e la speranza, è che il Bologna si consolidi nella seconda fascia del calcio italiano. «Ci sono sei grandi club - spiega Gazzoni - noi vorremmo assestarci



Giuseppe Gazzoni

Reuter

tra l'ottava e la decima posizione. Pensate che in futuro si arriverà al superamento delle attuali coppe europee per dar vita ad un campionato europeo a due livelli, affiancato a quello nazionale che rimarrà. Nel campionato europeo di prima fascia ci saranno Juventus, Inter, Milan, Roma, Lazio e l'ar-

ma. Noi contiamo di entrare in quello di secondo livello sperando di entrare nel primo sfruttando errori o annate sbagliate delle grandi».

Detto questo ecco i caposaldi del Bologna spiegati da Gazzoni: «La gestione in proprio per 30 anni, tramite una convenzione firmata giovedì col Comune in cambio di una locazione di 150 milioni di lire l'anno, permette di impostare a lungo respiro molte attività. Il «Dall'Ara», che è assicurato per 75 miliardi, si può dire che valga 40 miliardi. Quindi biso-

gnaremo 34 box da affittare a cinquanta milioni l'uno, all'anno, a privati. Nei locali storici faremo un museo con l'esposizione di tutte le coppe conquistate dal Bologna. Nella tensostruttura (costruita come sala stampa per i Mondiali '90 e da allora inutilizzata, ndr) faremo negozi, un ristorante, forse un cinema e una palestra a servizio del quartiere».

Il secondo punto è il settore giovanile: «L'unica strada d'uscita per non spendere soldi nell'acquistare giocatori. Compreremo una società di C2 (il Baracca Lugo) ndr) su cui trasverseremo tutto il vivaio che verrà gestito da un nuovo manager emergente che firmerà per noi a maggio».

La Consob sta vagliando il progetto sottopostogli dalla Nomura Securities, banca d'affari giapponese che è sponsor e global coordinator dell'operazione, ma ormai non dovrebbero sussistere più problemi. Verrà offerto il 49% delle azioni. Gazzoni conta che i tifosi, calcolati in un milione, ne acquisiranno il 10-15%. Il resto agli investitori istituzionali.

Francesco Dradi

Ma ci saranno disagi anche oggi

## Aerei, scioperano domani gli assistenti di volo

ROMA. Due scioperi nel trasporto aereo potranno causare disagi ai passeggeri oggi e domani. Il primo, in programma oggi, 20 aprile, riguarderà gli addetti al rifornimento di carburante (aviorifornitori) che si asterranno dal lavoro per otto ore.

Lo sciopero è stato indetto da Filcea-Cgil, Flerica-Cisl, Uilcer-Uil a sostegno del rinnovo contrattuale della categoria. Il secondo sciopero, indetto per domani 21 aprile, bloccherà l'attività degli assistenti di volo (24 ore, dalle 6 alla stessa ora del 22 aprile, per hostess e steward di Alitalia e quattro ore, dalle 11 alle 15, per i colleghi di Alitalia Team).

La protesta è stata proclamata da Sulta, Anpav e dalle Rsa di Cgil, Cisl e Uil nell'ambito della vertenza contro il protocollo del 26 febbraio.

Da questa seconda protesta di natura sindacale è molto probabile l'arrivo di pesanti disagi per quanti abbiano deciso

di scegliere l'aereo per mettersi in viaggio nella giornata di domani. In relazione a questa astensione dal lavoro Alitalia ha fatto sapere che saranno assicurati solo i voli in programma dalle 7 alle 10 e dalle 18 alle 21.

L'azienda fa sapere che sono a disposizione degli utenti appositi numeri telefonici per informazioni. Si tratta dei numeri 1478/65643 (informazioni per tutta Italia) e 06/65643 (per distretto di Roma e telefoni cellulari) che - dice la compagnia - forniranno tutte le informazioni necessarie dalle ore 7 del 19 aprile alle ore 24 dello stesso giorno e dalle ore 7 del 20 aprile alle ore 24 dello stesso giorno. Su un operativo di 620 voli nel corso della giornata ne saranno garantiti poco più della metà, per la precisione - secondo quanto reso noto dall'Alitalia in un comunicato diramato ieri - 391 tra voli nazionali, internazionali e intercontinentali.