



L'amministratore delegato: il governo ha fatto la sua parte, è vero, ma abbiamo bisogno della liberalizzazione delle tariffe

Cimoli: e ora treni più cari

«Per rilanciare le Ferrovie serve l'aumento dei biglietti»

ROMA. Un uomo tutto d'un pezzo, forse un uomo d'altri tempi. Un'aria mite, che certo nasconde altro. Questa l'immagine dell'ingegner Giancarlo Cimoli. Le polemiche si addensano sul suo capo di amministratore delegato delle Ferrovie? C'è maretta in consiglio d'amministrazione? I giornali gli contrappongono il nuovo presidente Demattè? Il Comu fa l'ennesimo sciopero? E l'ingegner Cimoli, con pazienza, spiega e rispiega che bisogna «fare», che «si sta facendo», che «si farà». Ma che per rivoltare le imprese come un pedalino occorre «tempo». Che di aziende lui ne ha già salvate due, la Montedison e la Edison e se lo lasciano «fare»... E soprattutto che le Ferrovie sono meglio di come le dipingono i giornali. Non è all'ingegner Cimoli che difetta l'orgoglio d'azienda: come le difende lui le ferrovie, neanche i ferrovieri dell'800.

Lei è amministratore delegato delle Fs da oltre un anno e mezzo. Spesso si è trovato sul banco degli imputati. Siente sotto accusa?

«Mi hanno chiamato e ho detto sì in 24 ore, obiettando che di ferrovie non sapevo nulla. È quello che ci serve, mi hanno risposto. Ma sono un uomo d'azienda e so come si gestiscono le aziende. Sono entrato qui, dopo un grosso trauma, per cambiare. Le ferrovie vanno ricostruite, diverse e migliori. Con due parole: devono diventare un'azienda normale, con valori riconosciuti e un modello gestionale che ne consenta il governo. Anche decentrando responsabilità. Il futuro si affronta solo su basi solide. Esempio? L'applicazione della direttiva Prodi, ovvero la separazione contabile, che partirà il primo luglio, tra infrastruttura e servizio, e in seguito la nascita di tre divisioni operative, per merci, passeggeri e trasporto locale. La contabilità generale e analitica, che non c'era, che completeremo entro fine anno. L'identikit della dirigenza e delle sue potenzialità. L'attenzione ai margini operativi, per capire su cosa puntare e cosa lasciar perdere. La gestione industriale. Insomma, concentrazione sul «core business», sul trasporto di merci e passeggeri e passaggio dal tran tran a una previsione di crescita del fatturato del 40% in quattro anni».

Nel corpaceo ferroviario albergano molti malumori, i lavoratori appaiono demotivati. Si può cambiare contro o senza di loro?

«Ovvio, che no. Abbiamo bisogno dell'aiuto di tutti, di tutti. Dei ferrovieri di Palermo e dei dirigenti di Villa Patrizi. Il cambiamento è difficile, ma non abbiamo scelta: dobbiamo essere sul mercato e competere. O ci facciamo distruggere o diamo battaglia. Possiamo farcela. I malumori sono enfatizzati dai giornali: mi faccia dire che quando sono arrivato non ho trovato un orgoglio di appartenenza molto spento. Sto incontrando i lavoratori: non trovo la depressione descritta. È vero che fino a quando non avremo definito strutture e compiti si vive nell'incertezza. Ma dobbiamo smetterla di piangerci addosso, i ferrovieri non

hanno bisogno di essere presi per mano».

I macchinisti del Comu hanno riboccato i treni. Promettono lot-ta dura. Resisterete?

«Abbiamo appena firmato un contratto, difficile ma che promette grandi cambiamenti, con cinque organizzazioni sindacali, di cui una di macchinisti. Non c'è motivo perché il Comu non firmi un accordo che ci avvicina all'Europa. Detto questo, mi auguro che ci ripensino. Non riapriamo una trattativa su turni e orari: se vanno bene agli altri macchinisti, perché a loro no?».

Demattè sostiene che il problema numero uno è il costo del lavoro. Altri che bisogna aumentare volumi e ricavi. Lei da che parte sta?

«Il costo del lavoro è uno dei problemi più grossi perché copre 9.700 miliardi su 14mila, il 75%. Ma altrettanto importanti sono i ricavi. Ecco perché spingiamo le merci e chiediamo la liberalizzazione delle tariffe per i treni a media e lunga per-

Ricostruire le Fs e ne farò un'azienda normale

correnza. Va migliorato il differenziale nei due sensi: costi e ricavi».

Il governo dice: avete avuto ciò che chiedevate. Oratocca voi?

«Stiamo costruendo nuovi binari e acquistando nuovi treni: il governo ci ha autorizzato investimenti cospicui. Hanno fatto la loro parte, dobbiamo fare la nostra. Passare da 4mila miliardi di investimenti a 7mila non è uno scherzo. Manca all'appello l'aumento delle tariffe, il 5% del '97 e il 5% del '98».

Merchi, passeggeri, trasporto locale. Che progetti avete?

«Stiamo correndo per realizzare con gli svizzeri la società per gestire le merci. Per novembre avremo le idee chiare e col '99 la società diventerà operativa. A proposito di merci: nel '97 sono aumentate del 9% e quest'estate metteremo sui binari 500 treni ad orario. Pensi che Margcegaglia, un padrone vero, ci manda lettere di congratulazioni. Queste vituperate ferrovie sono meglio di come le immaginiamo, mi creda. Poi i passeggeri: in 18-24 mesi dovrebbe essere operante la Itf, la società che gestirà i treni a media e lunga percorrenza. Sarà controllata dalle Fs ma aperta ai privati, magari andremo in Borsa. Dovrà essere competitiva e produrre utili in fretta, per remunerare il capitale investito. Ma c'è bisogno di autonomia sulle tariffe per scardarle rispetto alla qualità del servizio: offrire biglietti a prezzi differenziati, per periodi dell'anno, per ore della giornata, per gruppi. Come le compagnie aeree. Infine il trasporto locale: a ottobre inizia il confronto con le regioni per stabilire quali accordi fare, compreso eventuali loro partecipazioni azionarie. In questo caso la compe-



L'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Giancarlo Cimoli

titività ce la giochiamo col trasporto su gomma, pena la chiusura delle tratte. I ferrovieri devono sapere che la sfida è questa: dovremo offrire un servizio conveniente e di qualità».

Si scrive che il piano d'impresa è salutato. È così?

«Non è saltato. Va rivisto e migliorato: avevamo previsto di firmare il contratto a giugno '97, invece siamo arrivati a febbraio di quest'anno. C'è uno slittamento dei benefici calcolati. Ma il margine operativo lordo della gestione industriale ci ha fatto recuperare 1.300 miliardi rispetto al '96. Abbiamo

Uno sforzo enorme per fornire un servizio migliore

speso meno e incassato di più. Stiamo lavorando a un risultato analogo del budget del '98».

A che punto siete con il prestito per finanziare l'Alta velocità?

«Stiamo discutendo col Tesoro e con un gruppo di banche un finanziamento di 5mila miliardi. Ci auguriamo di fare in fretta. In ogni caso i cantieri sulla Roma-Napoli e sulla Firenze-Bologna non si fermeranno: cercheremo un finanziamento ponte di 300 miliardi. Siamo già a un avanzamento lavori superiore al previsto».

C'è stata o no maretta nell'ultimo consiglio sul progetto Grandi Stazioni?

«Ho presentato un progetto, mi hanno posto delle domande: non

ho avvertito tensioni particolari. Questa è un'azienda complessa, con iniziative complesse. Grandi Stazioni l'abbiamo cominciato a studiare nel '97; siamo partiti con un progetto pilota che sta dando buoni risultati, il rifacimento di Roma Termini; la seconda tappa sarà la stazione di Milano. Mano a mano Grandi Stazioni gestirà undici stazioni. Pensi che fino ad ora ci costano 200 miliardi a fronte di ricavi inferiori a 25 miliardi. A Termini la morosità degli affittuari degli spazi commerciali superava il 50%. Vogliamo che i viaggiatori abbiano a disposizione luoghi di attesa migliori, confortevoli, con gallerie di negozi e servizi. Questo ci consentirà anche di sfruttare commercialmente gli spazi non dedicati ai treni. Su questi progetti vogliamo costruire rapporti positivi con i sindacati e le comunità locali».

Convivenza difficile tra lei e il presidente Demattè?

«Affatto. Ottima direi. Abbiamo ruoli diversi. Per l'importanza dell'incarico che ci è stato dato saremo persone poco affidabili se invece di risolvere i mille problemi che abbiamo ne inventassimo di nuovi tra di noi. Ho lavorato molto bene col precedente consiglio, lavorerò altrettanto bene con questo: ognuno ha le proprie responsabilità».

Perché tanti ce l'hanno con lei?

«Senta, non posso dirle che il servizio è eccellente, posso dirle che facciamo, tutti, uno sforzo enorme per renderlo migliore. Ma diamo fastidio a qualcuno, tocchiamo interessi ed equilibri consolidati. Tanti. Come le critiche che ricevo».

Morena Pivetti

Milano-Genova Indagato Giuseppe Garofano

MILANO. L'ex presidente della Montedison, Giuseppe Garofano, è indagato con l'accusa di corruzione e falso in bilancio, nell'inchiesta sugli appalti per la tratta ferroviaria Milano-Genova. Garofano, già coinvolto nelle inchieste del pool «Mani Pulite» per la vicenda Enimont, è giunto nel pomeriggio in procura a Milano accompagnato dal suo legale, l'avv. Luca Mucci, per essere interrogato dal pm Carlo Nocerino. Per questa inchiesta oltre a Garofano sono indagati anche l'ex amministratore delegato della Montedison, Carlo Sama, e l'ex amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Lorenzo Necci, notoriamente implicato in altre vicende giudiziarie. Quest'ultimo, a differenza di Sama e di Garofano, è indagato solo con l'accusa di corruzione.



Gli iscritti Ds si riuniscono a Roma. Attesi in cinquecento Fs e ferrovieri: assemblea nazionale con D'Alema, Burlando e Cofferati

ROMA. Arriveranno da tutta Italia, col treno, e col treno ripartiranno. Parliamo di ferrovieri, quelli iscritti ai Democratici di Sinistra che oggi pomeriggio a Roma parteciperanno all'assemblea nazionale su «Le Ferrovie uniscono l'Europa» promossa dal partito: se ne aspettano cinquecento al Centro Congressi Freatani. I lavori, presieduti da Michele Giardiello, saranno introdotti da Giordano Angelini, responsabile dei trasporti, e conclusi dal segretario, Massimo D'Alema. Sono previsti gli interventi del mini-

stro dei Trasporti, Claudio Burlando, e del segretario della Cgil, Sergio Cofferati, oltre a quelli di Guido Abbadessa (Filt-Cgil), Claudio Petruccioli, Pino Soriero (sottosegretario ai Trasporti) e Sandro Degni (Uil Trasporti). «Abbiamo chiamato gli iscritti alle nostre sezioni - spiega Angelini - per imprimere un'ulteriore spinta al rinnovamento delle Ferrovie e per costruire un grande patto tra i ferrovieri e tra i ferrovieri e il paese». Un'iniziativa per riparare della sfida che le Fs devono vincere per entrare in Euro-

pa e tenere testa alla concorrenza. «Non possono più esserci neocorporativismi o tentazioni di conservazione - continua Angelini - ma neppure accettiamo l'idea, che a volte sembra affacciarsi, che le Fs si risanano contro o senza i lavoratori». Un'iniziativa che fa discutere: si spreca le interpretazioni di chi legge nell'assemblea un attacco ai vertici delle Fs o un possibile altolà, vista la partecipazione di D'Alema. «Le Fs sono troppo importanti - conclude Angelini - perché ce ne disinteressiamo».

Il ministro insiste: non bisogna danneggiare gli altri scali. Il manager: andiamo avanti nel progetto

Malpensa 2000, nuovo scontro Dini-Alitalia

«Non si può obbligare tutti ad andare a Milano», dice il titolare degli Esteri. Replica a distanza: i collegamenti partiranno il 25 ottobre.

MILANO. L'Alitalia e il ministro degli Esteri Lamberto Dini sono di nuovo ai ferri corti. L'oggetto del contendere è sempre lo stesso, il progetto Malpensa 2000, che prevede lo spostamento di un robusto numero di voli da Roma a Milano.

Dini sostiene che lo scalo lombardo deve essere rilanciato, ma non a scapito degli altri aeroporti. Ma l'amministratore delegato di Alitalia, Domenico Cempella, non ha dubbi: Malpensa 2000 «deve aprire i collegamenti il 25 ottobre» come previsto e l'Alitalia sarà operativa per quella data anche sul nuovo scalo intercontinentale lombardo insieme al partner olandese Klm.

Cempella ha ribadito così l'intenzione di rispettare il programma fissato per l'avvio delle attività anche su Malpensa 2000 in linea con la tabella di marcia stabilita per il nuovo aeroporto.

Anche se, come è noto, non tutti i collegamenti saranno pronti per la data prevista. «Non ci sarà la ferrovia, che sarà pronta a fine maggio '99 - ha infatti ricordato lo stesso Cempella ieri a Milano - ma vale la pena stare a Malpensa sei mesi prima piuttosto che sei mesi dopo».

Da parte sua, il direttore generale di Alitalia, Giovanni Sebastiani, ha detto: «Non credo che 6 mesi possano mettere in pregiudizio l'apertura

dell'aeroporto». Cempella ha quindi ribadito che Malpensa rappresenta una valida alternativa agli altri «snodi» (i cosiddetti hubs) europei e «permetterà all'Alitalia non solo di recuperare il traffico italiano che attualmente utilizza aeroporti internazionali ma, grazie all'estensione dell'area geografica di riferimento, di assicurarsi ulteriore traffico dall'estero».

Il ministro degli Esteri Lamberto Dini conferma: l'aeroporto di Malpensa va rilanciato ma non a scapito degli altri scali. Lo fa, chiacchierando a margine del forum sulla pubblica amministra-

zione, con il collega della Funzione pubblica Franco Bassanini, e il sindaco di Catania Enzo Bianco, vicino alle orecchie indiscrete dei giornalisti.

Dice Dini: «Non si può obbligare tutti quanti ad andare a Malpensa. Siamo contenti che Malpensa sia rilanciata; è un progetto valido ma che non può, ripeto, obbligare tutti ad andare lì. D'altra parte, sono problemi che poi finiranno per risolvere il mercato». Sembra d'accordo il ministro Bassanini che si inserisce nella conversazione per dire: «Comunque sia, gli imprenditori di Verona e Padova continueranno a volare

su Francoforte senza arrivare a Milano». Bianco, sindaco di Catania, si fa portavoce dei disagi di chi opera al Sud: «Ci saranno grandi problemi per gli imprenditori del Mezzogiorno che viaggiano spesso. Per andare ad Atene, per esempio, che senso ha salire prima a Milano e poi tornare indietro?».

Polemico il Polo: sulla questione del rilancio dell'aeroporto di Malpensa, il ministro degli Esteri, Lamberto Dini, è intervenuto «in maniera pesante e arbitraria» nelle scelte di una società come Alitalia che dovrebbe essere avviata alla privatizzazione».



IN EUROPA CON L'ULIVO

Tana de Zulueta
Piero Badaloni
Walter Veltroni

SALA BORROMINI
Piazza della Chiesa Nuova 18

Giovedì 7 maggio ore 18.00

Coordinamento dell'Ulivo | Collegio di Roma
Largo S. Alfonso 5, 00185 Roma
Tel. 4464735 - Fax 4464527